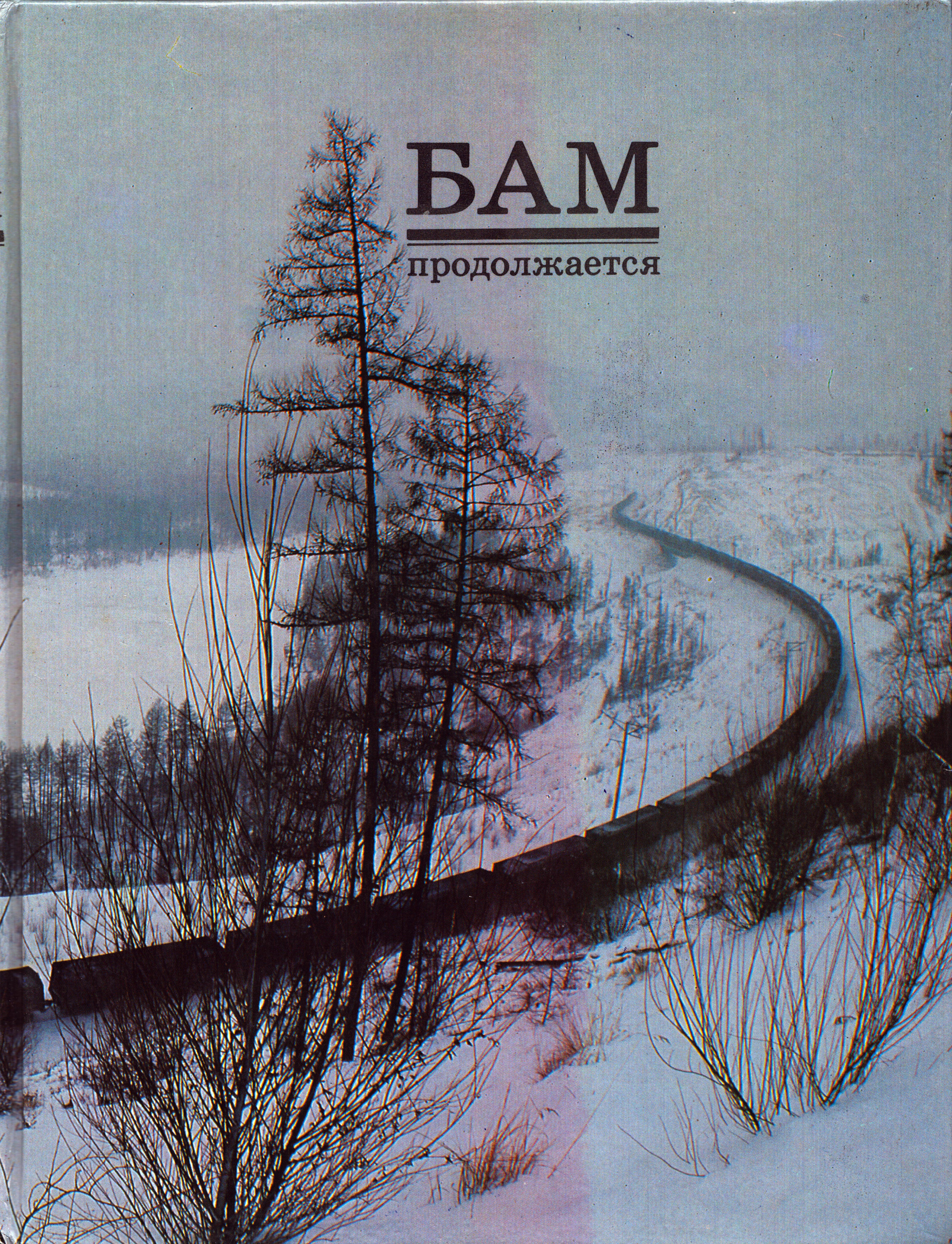
БАМ
продолжается



КУАНДА·84
1974·1984

БАМ
продолжается

Геннадий Копосов
Валерий Корешков

Литовский фонд
культуры
1990

Уважаемый
Виктор Юрьевич!
В семейной жизни Вам
желаем счастья,
Пусть Ваши дети крепко любят Вас,
Пусть стороной Вас обойдут несчастья
И солнечным пусть будет каждый час,
Никогда не болеть Вам желаем,
Не горевать никогда ни о чём,
Сил, здоровья, творческих дерзаний,
Жизни счастливой, успехов во всём!

Выпускники
11 класса
1992 г.

ISBN 5-85250-239-1

© Копосов Г., Корешков В., Оганян С., Сперанский А. 1990

За работой — Труд, за бытом — Бытие

Сегодня о БАМе вспоминают без молитвенного придыхания и в словах без чарующих возвышенных степеней. Появились очерки, появились экономические откровения, открылись цифры, некоторые из них бьют по глазам. Одно время о БАМе чаще всего упоминал «Прожектор перестройки». В чем здесь дело? Была одежка с лица, а теперь с изнанки? Вовсе нет. Умели закрывать глаза — и себе, и народу. Теперь отвыкаем от этого умения. Для движения вперед нужен анализ, а для него — знание подлинных фактов. С другой стороны, пусть даже выяснится вдесятеро случаев просчетов и недодуманностей — разве одно только это поможет решить вопрос о людях, которых что-то привело сюда, которые трудились здесь всем на удивленье и которые даже теперь не торопятся уезжать, считая эту землю своею.

Вопросы вовсе не праздные, а в случае работы фотографа — основные, ключевые, фундаментальные. Ибо сказать: «Я снимаю БАМ» — лишь назвать объект работы. А предмет ее, ее содержание, ее смысл? Говоришь ли ты себе: «Я призван воспеть трудовой подвиг народа-победителя!» или: «Я собираюсь дать хронику рабочих будней» или — что там еще ты себе говоришь?

Представляю себе с большой легкостью, как задолго до первой поездки на БАМ, только еще готовясь ко всем будущим приключениям, Геннадий Копосов и Валерий Корешков сели за рабочий стол друг против друга и всерьез задались вопросом:

— Ну так как?

Опытные репортеры, с огромным стажем работы в прессе, они могли не спорить о пустяках. Ясно было само собой, что просторы нетронутой тайги и огромный фронт работ потребуют широчайших панорам — нужна соответствующая техника, широкоформатные объективы. Ясно было, что работать придется не только утром и днем, не только под открытым небом, но и в условиях плохой видимости, в кромешной тьме тоннелей, в плохо освещенном купе движущегося рабочего вагончика — потребуется пленка высочайшей чувствительности. Ясно, что из одних массовых снимков ни за что не сложится сколько бы то ни было связный рассказ об увиденном — потребуются портреты, сверхкрупные планы, приходилось озаботиться и этим.

Но это все аксеоматично, а для мастера репортажной темы вполне банально. Важно было отыскать что-то, что было глубоко специфично именно для этой стройки, именно для данного ее отражения.

Не надо думать, что это приходит само собой.

Лучшим, самым выношенным и особенно громко прозвучавшим был в творчестве Валерия Корешкова цикл фотографий о Саяно-Шушенской ГЭС. Между тем, как рассказывал фотограф, в первые шесть дней он просто-напросто не мог ничего снимать. Залезал на самый верх карьера, спускался в котлован, ходил, бродил, подъезжал на самосвалах, погружался в грузовой лифт — и ничего не

понимал. Не понимал, как, где, в чем прячется то чувство, которое охватывает его, когда он осматривает все вокруг. Где, в чем заключена, как может быть извлечена та нота, которая все время дразняще присутствует в видимом и тут же без следа растворяется в общем хаосе зрительных впечатлений... Нет, он не только смотрел, он снимал, пробовал так и этак и тут же понимал, что не поймал нужного, что он — мимо, мимо. Не веря себе, с отчаянной надеждой проявлял отснятое — и горько убеждался: ничего нет. Просто стена. Просто искры. Просто человек у газосварочного аппарата.

На седьмой день работа пошла. Как иногда бывает у художника, работающего импровизационно, больше интуицией, нежели твердо продуманной методикой, Корешков и сам, мне кажется, не в состоянии уверенно объяснить, что же случилось, в чем состоял сдвиг, после которого снимки стали обретать особый смысл и некую новую, ранее не встречавшуюся цельность. На мой взгляд, он поначалу не видел конфликта, который позже стал основой выразительности в каждом снимке. Горы цельнолитого и смонтированного, сбитого, сваренного, скрепленного болтами железа и фигуры людей, работающих здесь, на этом суровом фоне, в первые дни невольно понимались им как нечто единое. Люди отсюда. Люди, которым привычно здесь. Люди, которые уже не удивляются и не теряются в этой обстановке.

Надо было попривыкнуть ко всему, чтобы разглядеть щель, зазубрину между человеком, пусть даже в комбинезоне, в каске, за пультом управления, и тем, чем он управлял, свободно подчиняющимися тоннами машин. Тепло — и холод, свобода — и стандарт, хрупкость — и циклопический запас прочности. Душа — и работающий металл...

Первое открытие было сделано в шахте лифта: девушка в каске улыбнулась фотографу. Даже нет — полуулыбнулась, занятая своим делом и непрочь кокетливо преувеличить свою занятость. Но как осветилось все от этой полуулыбки! Хозяйка металлического царства, она была так сердечна и душевна. Если хотите, тут чудился даже поэтический вызов тем, кто склонен примитивизировать душу человеческую в урбанистическую эпоху, саму ее уравнивать с автоматами, послушными кнопке.

Он лирик, наш Корешков.

Геннадий Копосов, если и отступает от жестоко объективной эпики, то скорее в сторону юмора, гротеска, почти карикатуры. Его забавляют старички — совсем не культуристы — в спортивном зале («Великолепная шестерка»), пингвины, выстроившиеся колонной («На марше»), чукотский мальчик, укутанный до бровей, но с отчаянно смелым взглядом повелителя оленей («Минус 55»). Он, пожалуй, более внимателен не к личному, а к родовому, не к индивидуальности, а к типу.

Они объединились сначала для выставки «Золотая осень БАМа». Мне кажется, объединились удачно, дополняя друг друга как

специалисты-единомышленники. Впрочем, в главном они действительно не расходились.

Очень многие фильмы, повести, спектакли и стихи о великих стройках показывали природу чуть свысока, может быть, с большим сочувствием, но с неизменным ощущением, что человеческое вмешательство, причем на хирургическом уровне, ей совершенно необходимо. «Я не ищу гармонии в природе»,— признавался Николай Заболоцкий, со всей силой своего гражданского темперамента искавший гармонию в творениях человеческих рук. В памятном фильме Александра Довженко «Поэма о море» природа, пожалуй, и гармонична, но с оттенком тоскливой печали: надо, надо ее поправить, чтобы человеку жилось еще лучше, чем живется сейчас. А будет — лучше, в этом великий режиссер не сомневался.

Двадцать лет спустя в фильме «Прощание» лучше милого, уютного, теплого и радушного острова под названием Матёра ничего себе представить невозможно. По каким таким высоким резонам остров приходится похоронить на дне будущего искусственного моря, герои не знают и не пробуют размышлять. Главное, что им приходится оторваться от земли, как бы во второй раз отрезать пуповину, и со всем скарбом переселиться в городской квартал, еще и тем безрадостный, что в нем все геометрично и повторяемо.

Копосов и Корешков делают свой альбом сегодня. Строгая фраза Мичурина, звучащая для нашего уха как донесение с поля боя: «Мы не можем ждать милости от природы!..» им решительно не в тон и не в лад. Вот она, нетронутая природа, раскинувшаяся перед самыми первыми бамовскими пришельцами! Разве зовет она их? Разве нуждается в переделке? И разве не задача будущей железнодорожной ветви вписаться в эту косматую красу, как можно меньше разрушив ее, как можно меньше своевольничая?

Не безоглядным диктатором, а братом всего живого хотели увидеть и увидели они строителя БАМа.

В изгибах рельсов, в ритме шпал, в живом смешении красок природы улавливаешь цельность, плавность и округлость, мягкость и как бы даже деликатность. Вторая природа, творение человеческих рук — такая, как увидели и показали ее авторы,— лишена кичливой надменности, она ищет в первой природе союзника и сотоварища.

Тургеневский Базаров, романтический бунтарь против всех сложившихся представлений, пока они не прошли проверку в его собственном, весьма избирательном опыте, отважно объявлял: «Природа — не храм, а мастерская, и человек в ней работник!» И простодушный читатель середины прошлого века, надо думать, ахал, ронял в испуге книгу и хватался за сердце от такого кощунства. Ну как же — не храм? Ну какая там мастерская! И готов ли человек для роли «работника» в подобной безграничной «мастерской»? Не пора ли воскликнуть вместе с другим классиком: «Смирись, гордый человек!»

Мы, живущие полтора века спустя, не так сентиментальны. Правильно сказано: «мастерская», «работник». Но ведь к месту своего труда надо относиться рачительно, а то может оказаться так, что завтра тебе, гордый человек, уже просто-напросто негде станет «работать»... Экологические проблемы, кризис ресурсов, энергетический кризис мы обсуждаем сегодня с большим знанием дела и, наконец-то, без благодушия. Чернобыльское облако означило конец целой эпохи, эпохи человеческой переоценки собственных сил и недооценки природы.

Копосов и Корешков условились обойтись без банальностей. Я не знаю, давали ли они друг другу торжественное обещание или, по чуткости больших мастеров, даже не заговаривали об этом, как о чем-то глубоко осознанном и давным давно выношенном. Но факт остается фактом — среди многих аналогичных циклов, показывающих «труд», «человека труда» и «человека в труде», фотографии, составившие этот альбом, примечательны заведомым нежеланием подниматься на котурны.

Им трудно, им иногда очень трудно, людям, населяющим эту книгу. Некоторые из них остаются безвестными, с другими связаны громкие факты строительства и даже некоторые легенды его — в любом случае перед нами человек, взятый в человеческом масштабе. Что бамовцы — сплошь атланты и супермены, фотографы нас не уверяют, да мы бы и не поверили. Что на стройке постоянно царил неиссякаемый энтузиазм,— об этом тоже ни слова. Даются подробности быта: живут в вагоне и в бараке, в палатке и в первых домиках; снимают сапоги на ступенях верандочки; ждут писем, изукрасив стенку разнокалиберными почтовыми ящиками (замечательный кадр-символ!); любят кошку; готовят пространство будущему поколению — вот детский сад, вот уголок роддома...

Это — не «утепление» бронзовых витязей, не «снижающие» «доверительные» подробности, чтобы абстрактно-бесплотные фигуры приобрели хоть какую-то достоверность. Это — данность реальности. Это — репортаж. Пусть даже репортаж лирический.

Конечно, все не сводится и не могло свестись к быту — за этим никто не поехал бы на край света. Есть у этих людей свои праздники, иногда очень важные и торжественные, иногда — мимолетные, совсем немудрящие. Флаги, ленты, транспаранты, речи, веселые надписи на вагонах... Надо ли, и ради чего от этого отворачиваться? Только опять-таки вопрос: зачем мы с вами, зритель и фотограф, пришли на этот праздник? Чтобы полюбоваться на флаг или транспарант? Фотографический кадр можно построить так, чтобы транспарант или лента кумача были в нем самым главным, а люди — придатками всего, этакими шурупчиками-винтиками на втором плане. В общем, эстетика фотоизображения почти всегда близко смыкается с этикой.

Наши авторы тут верны себе, верны избранной линии — не покушаясь на соблазны игры цвета или смещения масштабов, они на все смотрят глазами людей, участников нынешнего торжества.

Какой энергией наполняется снимок, когда он, верный этим этическим и эстетическим установкам, приобретает характер художественного образа, даже символа. Так случилось, например, с эпизодом стыковки. Снова и снова листаешь страницы туда и сюда, в хронологическом порядке и наоборот, и, кажется, чувствуешь не только звонкую важность самого мгновения, когда был вбит «золотой» костыль, нет, больше того — будто ощущаешь человечью нежность, с какой путеукладчик бережно положил в нужное место последний рельсовый пролет... Здесь человеческий масштаб измеряет и деяния людей, и силу природных стихий, и энергию взнузданных нами механизмов. Людей в кадре может быть много, очень много, это авторов не смущает — пусть останется «в анналах» такой кадр, пусть детишки или внучата будут с большой лупой выискивать в нем отца или деда в разгаре его комсомольской юности.

Чем больше всматриваешься в снимки Копосова и Корешкова, тем с большей очевидностью открываешь, что в авторские намерения входило доказать: на БАМе работали — и замечательно, отважно, самоотверженно работали — люди такие же, как ты.

...В 1984 году бригада кинематографистов высадилась в Северобайкальске. Нам дали специальный вагон, и мы отправились вдоль трассы — показывать наши фильмы, встречаться со зрителями, отвечать на вопросы. Помню, нас поразило именно это: да они такие же, как мы!

Они встретили нас теми же вопросами, которые донимают в самых интеллигентных киноклубах Москвы. И разговор шел вполне серьезный, без придыхания перед кинозвездами, уважительный, но и требовательный, взыскательный, толковый разговор. А потом, когда мы сходили со сцены, нас окружали кинематографические «болельщики», но как-то очень скоро с вопросов личного характера разговор сполз на БАМ: что мы видели да где мы были, да почему не были там-то и там-то, да нам обязательно надо посмотреть то-то и вот то-то, а как понравилось это и это, и это?

Живущие здесь, они во много раз лучше нас знали то, что не удалось или откладывалось, или не получалось. И уж если б им хотелось «раскрыть нам глаза», какие могли бы получиться из них язвительные обличители. А они, совсем напротив, болели за свое дело, за свое место в жизни и образ жизни, они были патриоты и искренне опечалились бы, если б узнали, что что-то не произвело на нас ожидаемого ими впечатления.

У этих людей, патриотов БАМа, есть одна отметина. Мне кажется, альбом очень хорошо ее передает.

Как назвать ее? Верой? Мыслительной установкой? Моральным императивом? Мобилизованностью души?

Человек — существо социальное, родовое. И добро не может быть у него личным, оторванным от представлений других членов

рода о добре и зле. Я скоро уйду, но останутся близкие, дети, внуки, останемся МЫ. И, значит, ценности моей жизни, если я попробую их вычислять только с расчетом пользы или выгоды для себя, обернутся мишурой. Гораздо больше я преуспею, если начну считать по МЫ-счету, оценивать по МЫ-морали, по МЫ-доброте. Я хочу остаться, даже уйдя.

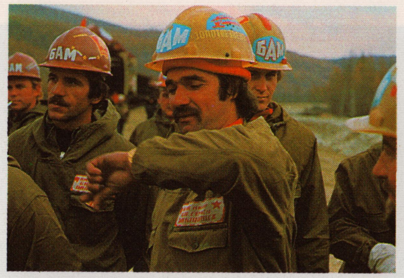
Вот с чего начинался данный альбом, совсем не случайно и не банально, как это может на первый взгляд показаться, названный «БАМ продолжается». Потому что — еще раньше — с того же начинался и сам БАМ. Для большинства это дело с самого начала выглядело нужным и настоящим. В нем нуждались — страна, родина, время. Сейчас — сомневаются, тогда — верили. И если ты отправлялся туда, это означало, что и ты веришь — они нуждаются в тебе. Именно в тебе.

Главная заслуга альбома, на мой взгляд, что общую волю БАМа он показывает как волю человеческую, как потребность истинно живой и истинно современной души. Лирическая по главным своим компонентам фотокомпозиция в конечном счете обретает патетическое звучание — когда тысячи ниточек-линий и личностей-биографий звучат объединенным хором. Тогда за передним планом, предметным, открывается второй, духовный, за работой — Труд, за бытом — Бытие.

Виктор Демин,

кандидат искусствоведения

Сверим часы!



Он пришел, этот заветный час. Пришел, чтобы навсегда остаться в памяти людей. Пришел, чтобы навсегда войти в историю страны...

Только что, мгновение назад, сошлись, сомкнулись рельсы небывалой трехтысячеверстной магистрали. Мгновение, вместившее в себя результат усилий десятков тысяч человек. Мгновение, к которому они стремились десять бесконечно долгих лет. Мгновение, подарившее им радость победы.

Сверим часы — это мгновение надо запомнить.

Сверим часы, дорогой читатель. Через минуту отправление. Через минуту начнется наше путешествие по Байкало-Амурской магистрали.

Сейчас вы перевернете страницу — и вас неизбежно захватит необычный мир. Вы увидите лица. Много лиц. Лица людей, без которых БАМ никогда не стал бы БАМом. Под перестук колес нашего поезда мы расскажем вам о Магистрали. Фотографии альбома помогут вам представить масштабы бамовской эпопеи, первое десятилетие которой завершилось праздником «золотой» стыковки осенью 1984-го, «золотой осенью» БАМа.

Сверим часы — они отсчитывают новое время: БАМ продолжается.

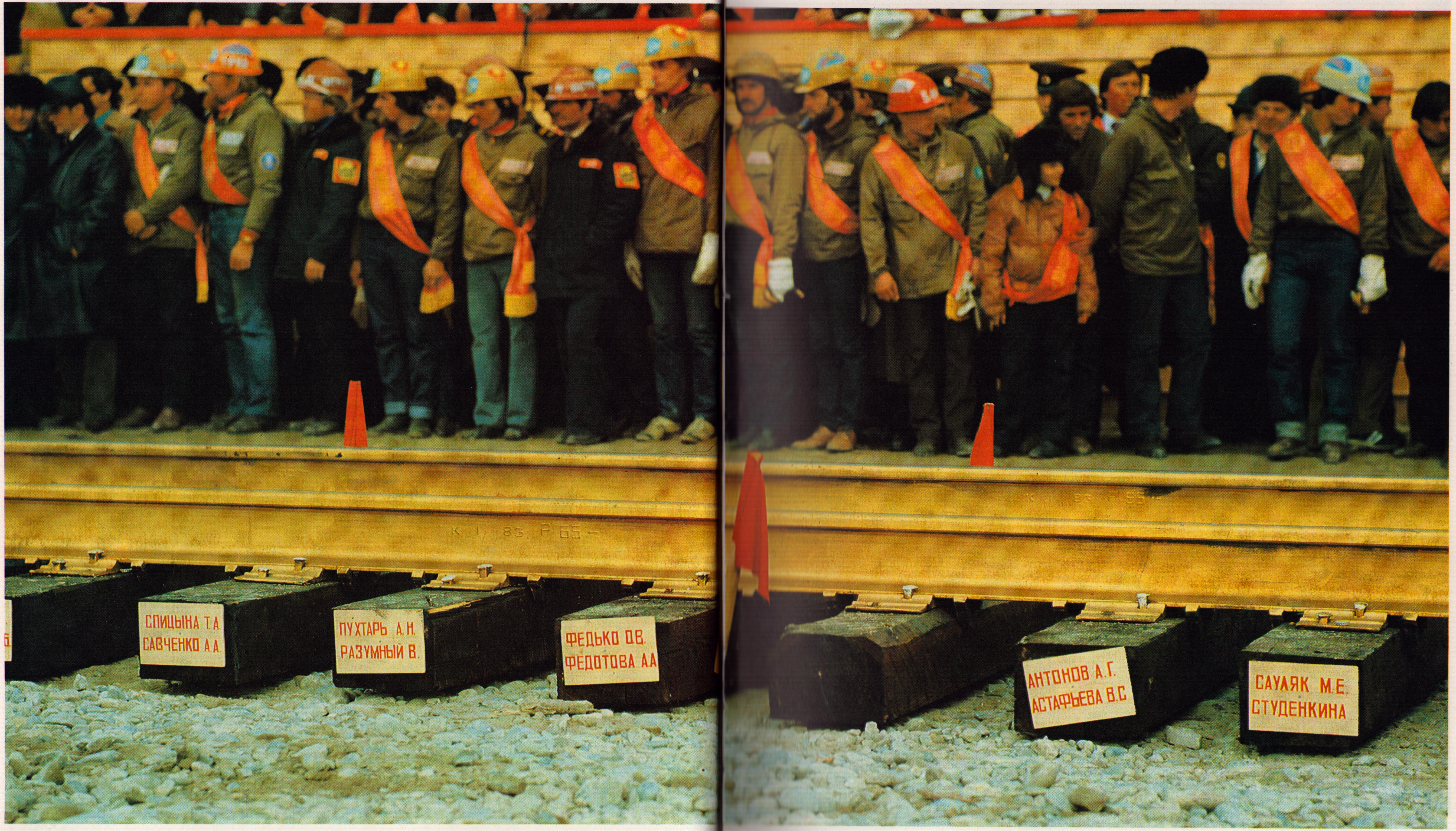
29 сентября 1984 года. Балбухта. Эта тихая станция стала местом «черной», технической стыковки БАМа.

29 сентября 1984 года. Балбухта. Бригадирские объятия. Встретились Иван Варшавский и Александр Бондарь.

1 октября 1984 года. Куанда. Через мгновение стрелы путеукладчиков сомкнутся и образуют арку. Триумфальную арку.

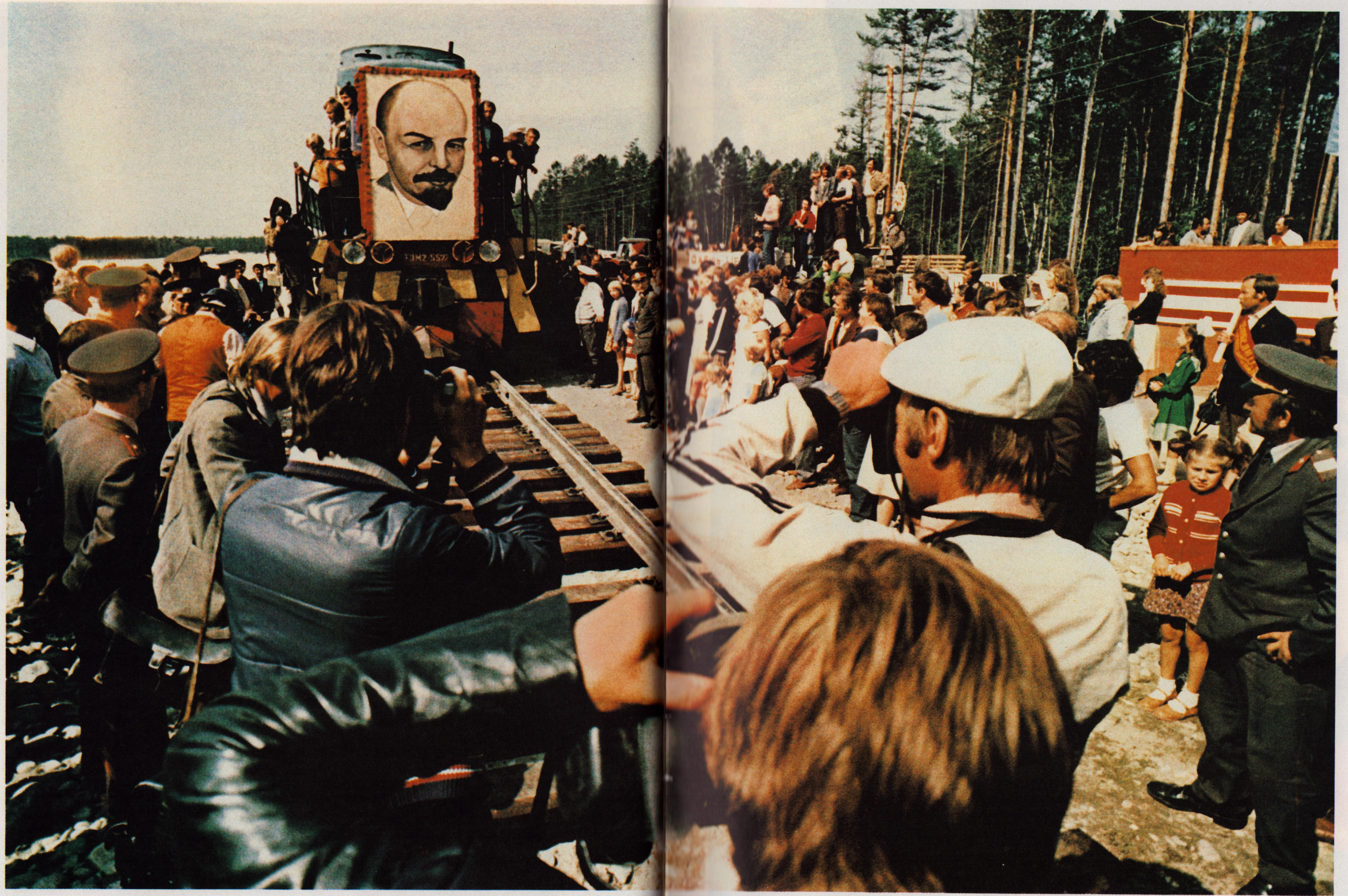
1 октября 1984 год. Куанда. «Золотая» стыковка. Этого дня ждали, его приближали все — и строители, и жены строителей, и фоторепортеры.

1 октября 1984 года. Куанда. Вот так они и шли к своей победе — плечом к плечу.



1 октября 1984 года. Куанда. Герои праздника Александр Бондарь, Иван Варшавский и их «дядька» К. В. Мохортов.

1 октября 1984 года. Куанда. Этот долгий и прекрасный октябрьский день запомнится и первым поездом. Его ждали 10 лет.



БАМ
продолжается

Фото
Геннадия Копосова и Валерия Корешкова

Текст
Станислава Оганяна

Фотолитературная композиция
Андрея Сперанского

Литовский фонд культуры
1990

Пятое время года

И вот они встретились вновь — осень в изрядно поношенном, но еще блестящем наряде и зима, только начинающая набирать силу. Столкнулись в бессчетный раз два времени года, одно из которых покорно и незаметно уступит свое место другому. Уступит, чтобы вернуться. В природе ничто не вечно — вечно только время, изменчивое и бесконечное. Оно приходит и уходит то в облике осени, то в облике зимы с тем, чтобы обернуться затем весною и летом. И помешать, остановить это вечное движение и обновление никто и ничто не сможет. Ни человек с его, как он сам считает, безграничными возможностями, ни этот гигантский валун, похожий на мифический камень преткновения.

Столкнулись и замерли на мгновение осень и зима. Стык времен года — как перелом судьбы, от которой, хорошо известно, никуда не уйдешь. Судьба распорядилась, и однажды в эти края, убаюканные первозданной грустью и чистотой, пришли люди. Нет, то были не охотники и не рыбаки, от долгого и постоянного проживания в тайге успевшие слиться с природой, стать ее неотъемлемой частью. Пришли другие — с далекой Большой земли, тайгу никогда не видевшие и воспринимавшие ее разве что как понятие географическое. Пришли, чтобы изменить вековой уклад таежной жизни. Пришли подобно непредусмотренному времени года — не весна и не лето, не зима и не осень. У этого, пятого времени года была одна особенность — оно пришло, чтоб никогда не уходить.

Новые люди захотели сделать жизнь такой же стремительной, как в городе. К какой они привыкли и лучше которой они не знали. Потому для этих заповедных краев их приход стал переломным. Но перелом вовсе не означал обязательного разрушения, крушения, разора. Новые люди — лучшие из них — понимали: чтобы остаться здесь навсегда, пустить корни, оставить потомство, надо по-доброму, по человечески относиться к природе. Не покорять ее как завоеватели, а жить в согласии с нею — как с другом. Не всегда это удавалось. Но идея и необходимость такого союза, содружества всегда жили и живут.

Под лежачий камень вода не течет, а благими пожеланиями вымощена дорога в... Впрочем, известно, куда. Тем более, что речь в этой книге пойдет о другой, совсем другой дороге. Вспоминается же все это по той причине, что мы много говорим о любви к природе, не подкрепляя, порой, свои пылкие признания конкретными делами. Что бы и сколько бы мы ни сделали для природы, мы все равно будем перед ней в долгу, потому что долг наш огромен. И еще по одной причине: она нам всегда возвращает сторицей. Не забудем в своих трудах вот еще о чем. Возвращаясь к природе, мы возобновляем в себе то, что есть — или должно быть — в нас лучшего: мягкость, чуткость, достоинство, милосердие...

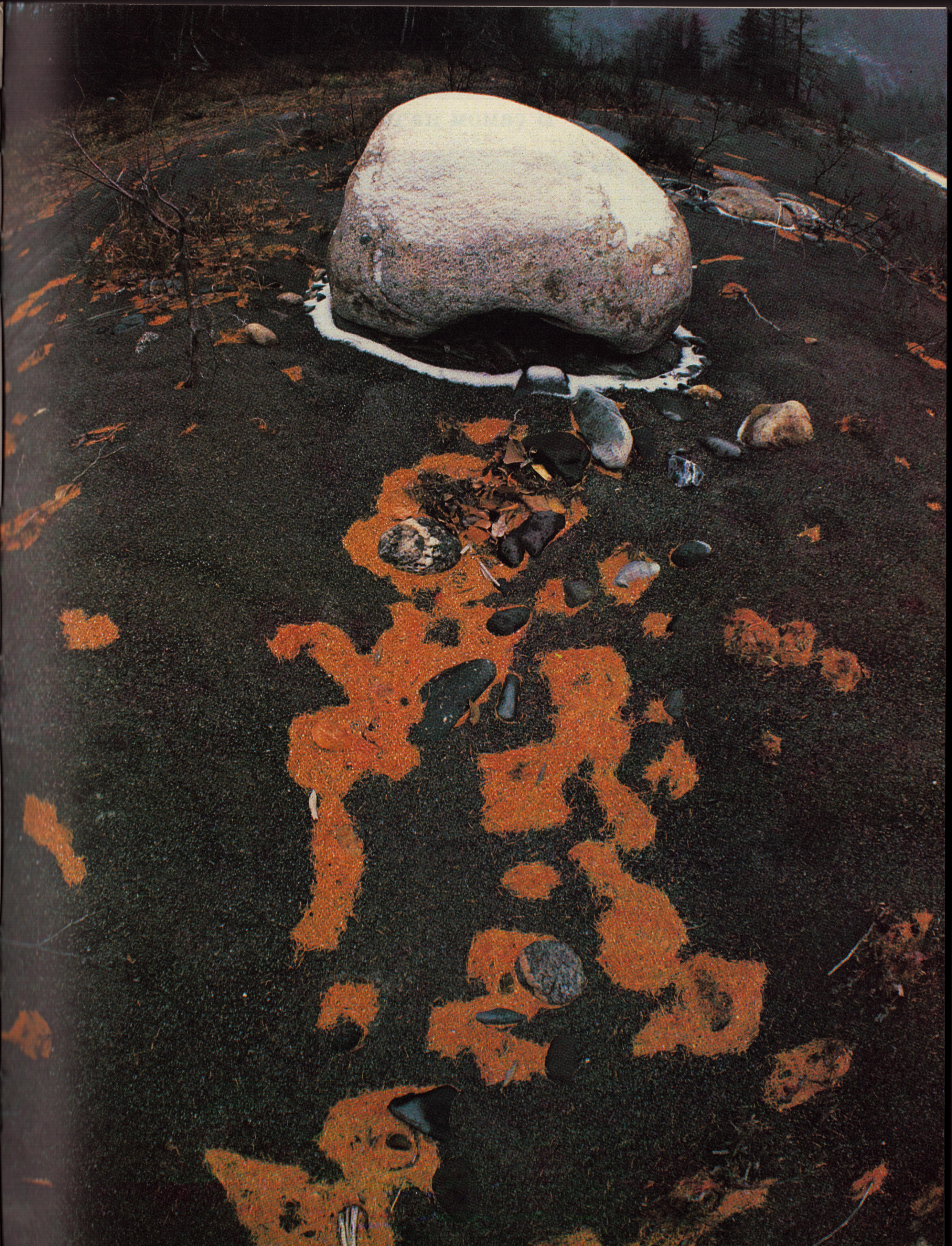
Эти добродетели (чуть не сказал качества) в высокой степени присущи авторам фотоснимков, составивших предлагаемую книгу о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Геннадий Копосов и Валерий Корешков приехали на БАМ вслед за первыми отрядами строителей и приехали не просто как фотолетописцы. Ведь БАМ всем предоставил шанс отличиться, в том числе и журналистам.

Человек никогда не устанет доказывать, что он истинный венец творенья, и уже в силу того облечен великими правами на всякого рода преобразования. Поэтому он издревле и чаще всего неосознанно стремился туда, где труднее,— в горы, в море, в пустыню, в пещеры. Прийти, увидеть, победить и тем самым поставить очередной памятник Человеку (со всеми его достоинствами и недостатками). Таким памятником в итоге стал и БАМ. Но как долго и трудно возводил его человек. Сколько раз испытывала его тайга, сколько препятствий ставили ему реки, сколько каверз таила вечная мерзлота... Доказывай сколько угодно свое право на особую роль, оправдывай добрым делом свою созидательную миссию пятого времени года! Вот когда обнажается характер и открывается истинная цена каждого поступка. Не надо быть психологом, чтобы это понять.

Но надо быть психологом, чтобы это уловить. Этот счастливый миг и уловили авторы снимков. Многие годы их не столь взыскательные коллеги приучали нас к упрощенному, плакатному, без полутонов восприятию бамовской эпопеи (и не только ее). «БАМ — это подвиг!», «Слышишь, время гудит — БАМ!», «Мы — хозяева магистрали!»,— гудело, звенело, неслось с газетных полос. Это, конечно, радовало, хотя и оглушало, мешало думать, мешало видеть лица, а не «многотысячных посланцев», затуманивало отдельную судьбу, речь все больше шла о «счастливой судьбе целого поколения». И рельсы, рельсы, рельсы... Иногда, правда, диссонансом возникал застрявший путеукладчик, но его скоренько приводили в движение или просто убирали из кадра.

Копосов и Корешков увидели другое и предлагают другое. Собственно, это не другое. Это — свое. Понимание мира и отношение к нему. Пристрастия и темперамент. Симпатии и антипатии. Эта пестрая увядающая осень грустна. Этот круглый камень лежит без всяких чувств — так может лежать человек, которому окружающее, говоря простым языком, «до лампочки». Не «до лампочки» было человеку, увидевшему эту картину. Она его тронула. Может, встревожила. Поразила столь неожиданным и несовместимым сочетанием боли и бездушия. Заставила остановиться, задуматься о времени и о судьбе, о людях и о человеке. Трудно до конца понять художника, поиск объяснений может бесконечно затянуться. Да и не в этом, думается, дело. Он подарил нам впечатление. Свое сильное впечатление. Каждый из нас может увидеть в картине что-то свое, может даже то, о чем художник и не подозревает,— бывает и такое.

Смысл же этой фотографии, на мой взгляд, лежит на самой поверхности — подобно снежку на макушке огромного валуна. Она здесь — как визитная карточка Геннадия Копосова и Валерия Корешкова. Это очевидно, как очевидно и то, что в данном случае совсем не важно, кто из них является ее автором. Важна мастерски выраженная в ней приверженность обоих фотомастеров идее единства природы и человека.



В самом начале

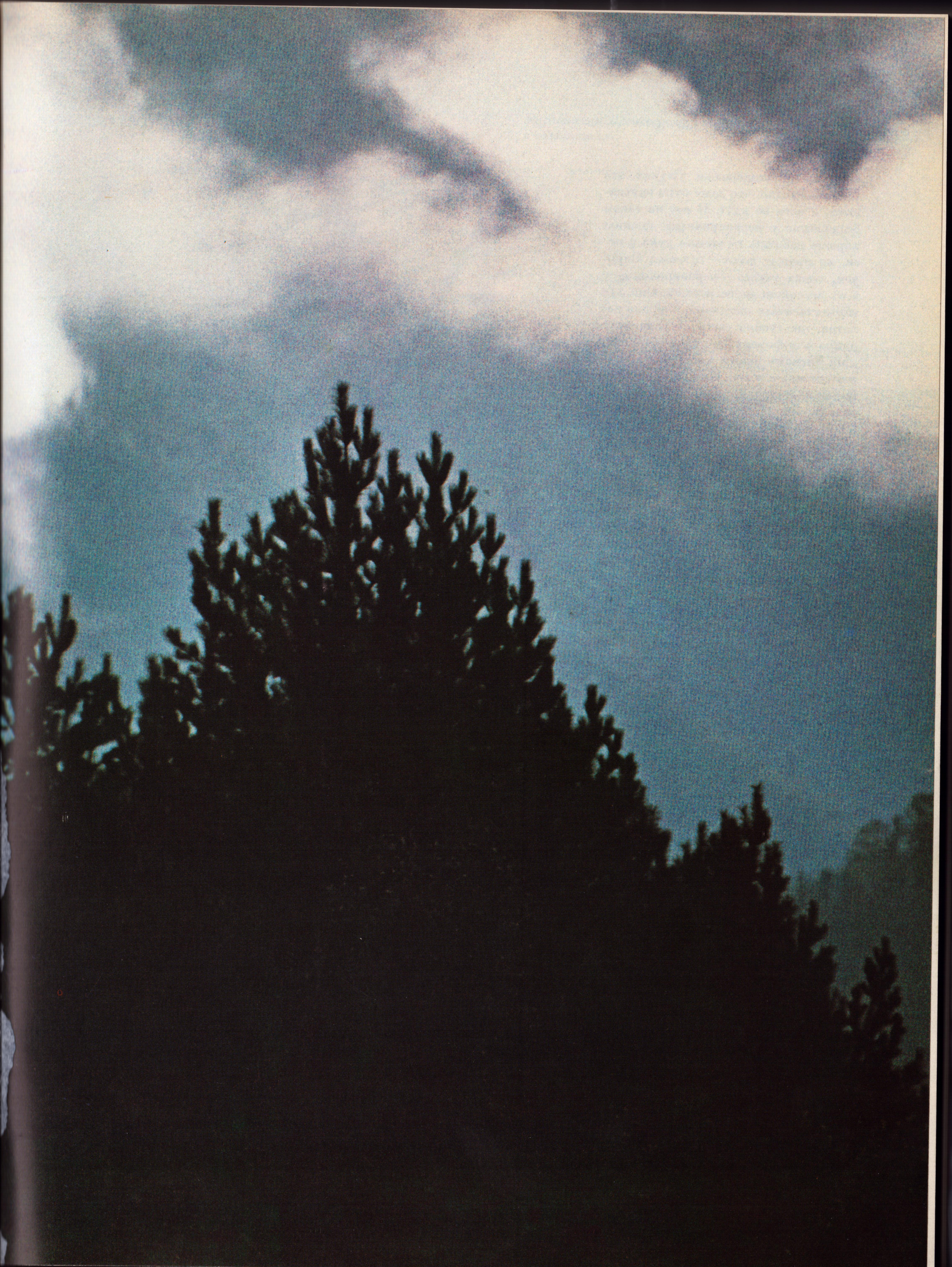
Таежные люди...
Пройдет немного времени — и загудит земля, и наступит конец тихой, схоронившейся в стороне от большаков жизни. Расступится тайга. Прилетят, приедут, разбредутся по всей округе новые люди. Совсем не похожие на таежных жителей — немногословных, задумчивых, гордых. Они веками обживали здешние края, создавая свою культуру, свой быт, следуя порядкам, заведенным отцами и дедами. Охотились, рыбачили, добывали мёд и ягоду. Успешно обходились без многого из того, что нам представляется необходимым. Казалось, в привычных трудах и заботах пройдет жизнь еще не одного поколения таежников, никто их не потревожит.
...Почему так сурово и грустно смотрит куда-то вдаль этот человек? Может, он увидел будущее своего края в виде огромной магистрали, небывалого наплыва людей и машин, взрывающих тысячелетнюю тишину и отбрасывающих всё, что ему дорого — и это его не радует? Может, он видит в наступлении нового неуважение ко всему тому, чем он жил и чему радовался? Может быть. Ревнивое жгучее чувство читаешь в его застывшем взгляде.
Местные жители — они всегда были безраздельными хозяевами тайги, ее глазами и ушами, ее питомцами и защитниками. И вот в один далеко не самый прекрасный для них день они внезапно осознали, что старая жизнь улетучивается, как дым лесного костра. В тайге подуло новым ветром. Идет новая сила, новая жизнь, незнакомая, неотвратимая. Им думалось, что они владеют всеми богатствами тайги. Но тайга оказалась намного богаче. Они даже не подозревали — насколько! Ее богатства были ведомы только тем, кто никогда здесь не жил, а теперь пришел сюда. Пришел надолго.
А что же они? Останутся на обочине великой дороги? Или станут союзниками пришельцев? По-разному сложится судьба местных жителей. Старикам уже поздно менять привычки. Молодые же не усидят на месте, уйдут с первопроходцами — прокладывать свой жизненный маршрут. И вновь докажут, что в таежных делах им нет равных. Да, было о чем подумать таежному человеку...
Вот что поведала мне эта фотография.

Первопроходец...

Понятие это от частого и не всегда уместного употребления (звучит красиво) примелькалось, превратилось в ходкое и стертое слово. Первопроходец — и все с ним ясно. Такой собирательный, безымянный (желательно, правда, с бородой и в штормовке) образ. А ведь часто речь идет о явлении, образе жизни, о незаурядной судьбе.

Александр Алексеевич Побожий — один из очень немногих, кого можно с полным правом назвать Первопроходцем с большой буквы. Первопроходец, так сказать, Божьей милостью. Как и все его собратья по профессии, а точнее по призванию, Побожий начинал безвестным энтузиастом. И всю жизнь шел дорогой своего выбора, сделав своей специальностью выбор дороги. Действительно, задачи, стоящие перед ним, так и назывались — дорожные изыскания. Звучит на редкость прозаично, но точно.

Зачем строить дороги? Оставим в стороне экономику — и так ясно, что все делается во имя ее развития (осознать бы только: и она сама — во имя человека). Дорога важна уже тем, что она соединяет, облегчает общение, по дороге приходят новости. Дорога — это еще и испытание, она любит испытывать людей. Но в тысячу раз большее



испытание — бездорожье. Звучит это так безысходно, что даже руки опускаются, а ноги не идут. И вот на таком бездорожье у первопроходца должны хорошо работать не только руки и ноги, но прежде всего — голова... Впрочем, слова такого — первопроходец — в их лексиконе не встретишь. Оно для торжественных заседаний, а не для палаток, где тускло светит керосиновая лампа или фонарь. Это слово сольется с их именами позже, когда будет проложено много дорог. Или одна такая — Байкало-Амурская. Профессия изыскателя начинается с того, что ты сам в себе изыскиваешь силу и решимость работать. Убеждаешься сам и убеждаешь других, что можешь спать и на мокрой земле, переносить стужу, довольствоваться скромным рационом и быть при этом не только работоспособным, а веселым, компанейским человеком, не забывать о товарищах, делиться последним... С этого и начинают ладить дорогу. Иначе она не сложится.

Настоящему таежнику-изыскателю веришь безоговорочно. Веришь, что он не лукавит, когда отмалчивается на вопросы о себе. Веришь, что он действительно устал, когда склоняет голову на руку. Веришь, потому что, если не верить изыскателю — кому же тогда верить? Тогда дороги заводили бы в тупик или проваливались в пропасть, рушились бы мосты, а поезда сходили бы с рельсов.

Молодым этим ребятам, конечно же, повезло, что Побожий взял их в свою партию изыскателей. Да они и сами это понимают, иначе при знакомстве они не подчеркивали бы: мы — из команды Побожия. Так гордился, наверное, своим первым учителем и сам Побожий, когда еще до войны попал в первую свою изыскательскую партию и исходил всю Тюменскую область, намечая дороги, которые по понятным причинам пришлось строить с большим опозданием. Сегодня по ним ездят нефтяники и газовики, одним словом, население стремительно развивающейся Тюменской области.

И на БАМе поработал Александр Алексеевич в далекие теперь уже сороковые годы. Тогда, правда, о БАМе не очень-то и говорили... А потом, когда началась бамовская эпопея, Побожий вновь приехал в эти места.

Гигантская магистраль, «дорога века», начиналась с бездорожья.

Взгляд свысока

Такое не часто выпадает в жизни — остаться наедине с дикой природой (прихватив, правда, для надежности и домашнюю скотинку).

Безлюдье. Его остро ощущаешь, когда стоишь в горстке таких же как ты отчаянных голов и, запрокинув одну такую голову, долго смотришь вслед улетающему вертолету. Он уходит все дальше и дальше, превращается в серебристую беззвучную точку. И ты понимаешь, что вслед за тем, как он растворится в небе, солнце тоже спрячется за горизонтом, оставит тебя наедине с этим суровым безлюдным пространством. Его называют пионерным — за необжитость и нетронутость. И за необходимость.

Необходимость. То есть, как ни крути, не обойдешь ты стороной эти сумрачные дали, эти безмятежные на вид реки и речушки, эти спокойные и крепкие хребты. Их не обойти, а перейти требуется. Почти по прямой. Только здесь прямая в отличие от знакомой еще по школе геометрической далеко не самый короткий и уж, конечно, не самый легкий путь к цели.

Еще не звучало над страной громкое слово «БАМ», еще спали непробудным сном края, по которым намечалось проложить магистраль, но десятки, сотни таких вот крошечных десантов высаживались по всему трехтысячекилометровому пространству будущей великой дороги. Геодезисты, изыскатели, они в последний раз проверяли маршрут, намечали тактику предстоящих сражений...

Давайте отбросим формальности и официальные календари, давайте все-таки согласимся: БАМ начался задолго до того, как в тайге зазвенели топоры лесорубов, готовивших просеку для магистрали. БАМ начался с таких вот десантов и с тех трудностей, на которые безоглядно шли люди. Шли, зная, что, возможно, идут по этой земле первыми. Первыми — это не только почетно... В таких десантах и проявился характер, который потом стал называться бамовским. Значит, БАМ действительно начинался с них!

...Улетит вертолет. Улетит, не оставив о себе, быть может, и тени воспоминаний. А люди останутся. На этой земле у них все впереди.

Всматриваюсь в фотографию, и мне кажется, что на покидающий их вер-

Улетит вертолет, а на отмели у таежной речушки останется крохотный десант. Останется надолго.

толет они — снизу — смотрят чуть свысока.

«...Стоял конец мая, и нужно было спешить с выходом в тайгу. Задерживали сборы — многого не хватало. Мы, конечно, и не мечтали о довоенных благах — непромокаемых плащах, болотных сапогах, раскладных кроватях и стульях, но следовало бы обеспечить людей хотя бы самым необходимым. Нашему хозяйственнику Асядулину удалось получить старые палатки, поношенные брезентовые костюмы, кирзовые сапоги, телогрейки и кое-какую кухонную посуду. Еще сложнее было с рабочими... Можно было собрать только молодежь, но горком комсомола не решался посылать неопытных ребят в далекую тайгу. Однако когда первичным организациям сообщили о наборе рабочих в экспедицию, желающих оказалось много. Мы взяли двадцать семнадцати-восемнадцатилетних юношей и трех девушек, которым очень хотелось поехать на изыскания... С первых же дней мы почувствовали к ним уважение, поверили, что они не испугаются трудностей таежной жизни».

Не ищите сходства между тем, что описано в приведенном отрывке, и тем, что изображено на снимках. Речь идет о разных людях и о событиях, разделенных примерно тридцатью годами. Сегодня проблемы экипировки совсем не так остры. Сегодня просто другие проблемы, о которых тридцать лет назад и думать не могли. Например: почему задерживается вертолет? Где запасные части для вездехода? Почему некомплект в геодезическом оборудовании? Да, новое время — новые песни. Но есть все-таки нечто общее, что роднит этих людей, делает братьями по крови, которую немало попила таежная мошка́, — профессия и образ жизни. Они — изыскатели.

А приведенные строки взяты из книги очень любопытных воспоминаний уже знакомого нам первопроходца А. А. Побожия. В самый разгар Великой Отечественной войны, когда шло ожесточенное сражение за Сталинград, Побожия и еще несколько таких же, как он, крепких молодых ребят, только что закончивших сооружение знаменитой Волжской рокады, внезапно перебросили на Дальний Восток, в тайгу. Им объяснили: будете вести работы по изысканию новой трассы. А нам, вспоминал А. А. Побожий, было совестно покидать фронт и забираться в далекий тыл. Что может быть для молодого мужчины важнее фронта, когда идет война, когда решается судьба Родины?..

После войны, когда, по идее, должен был бы вновь оживиться практический интерес к сооружению великой таежной магистрали, до БАМа руки не дошли. А центром всеобщего внимания, новым, так сказать, лидером ударного строительства стали гидроэлектростанции и их грандиозные плотины (хотя, отметим, и тогда были специалисты, утверждавшие, что возводить их на равнинной реке — значит наносить непоправимый ущерб землям и лесам, ущерб, по самому скромному счету, соизмеримый с выгодами).

Может, настораживало сложившееся мнение о том, что строительство магистрали будет невероятно сложным?..

В таких сомнениях прошло не одно десятилетие. И как знать, имели бы мы БАМ уже сегодня (если, конечно, согласиться с тем, что то, что мы имеем, и есть в полной мере тот самый долгожданный и выстраданный БАМ) — имели бы мы его сегодня, если бы не кропотливая, повседневная, самоотверженная работа изыскателей. Масштабы будущей стройки, ее не выдуманные, а неизбежные трудности представляли лишь те, кто, по словам Побожия, пробирался здесь через хребты по глыбовым россыпям, без тропы, кто шел по топям марей, по таежным дебрям.

...Те же мари, дебри, то же отсутствие троп ожидало и новое поколение изыскателей на трассе будущей магистрали. Может, эти устроившие первый перекур ребята еще не профессиональные изыскатели, а студенты. Может, у них первый трудовой семестр. Тогда он даст им немало. Подарит дорогие воспоминания и гордое ощущение людей, сумевших выстоять под непрерывным натиском мошки́ (это не шутка, ибо такое — совсем не просто). И, конечно, сознание причастности к сооружению Байкало-Амурской магистрали.

Вокруг топи да болота. А Большая земля где-то там, за сопками, куда полетела железная стрекоза.

Улетел вертолет. Началась настоящая таежная жизнь. Завтра с утра, как только обустроятся и сообщат по рации свои координаты, можно будет начинать работу. Она вот здесь, лежит под ногами. Бревна, уложенные одно к одному, станут лежневкой, притрассовой дорогой, которая еще долго будет служить строителям.

А вокруг тайга — шумит, живет своей цветной жизнью. Не забывай о ней, бамовец, не уставай ею любоваться и беречь эти краски, эти цвета, которые незаметно и навсегда войдут в тебя. Независимо от того, останешься ли ты жить здесь или уедешь через несколько лет...

Начали! Отброшены в сторону сомнения, забыты походная неустроенность и зябкое утро, когда так не хотелось выползать из палатки. Начали. Он прильнул к окуляру и привычно вскинул руки. Что там он увидел? Полотно будущей трассы? Станционный поселок? Или, быть может, прямые проспекты большого таежного города?

— Где сделан снимок? — вопрос обращаю к автору.

— Постой-постой. Дай бог памяти,— задумчиво трет он переносицу.— Ведь все было так давно, десятка полтора лет назад, не меньше... Кажется, район Нерюнгри. Точно — Нерюнгри!

Нерюнгри, чистая речушка на юге Якутии. Нерюнгри — чистое золото выходящих прямо к поверхности земли богатых угольных пластов. К ним, прорезав тайгу, подошла магистраль — Малый БАМ. И пока угольщики вели вскрышные работы, в нескольких десятках километров от них, от будущего гигантского разреза, закладывался красивый город. Именно красивый — в этой книге вы сможете увидеть каким Нерюнгри стал сегодня.

Взгляните на эту фотографию еще раз. Резкий взмах обеих рук — и где-то там, за кадром сделана многозначащая метка, потом еще и еще одна... Вот здесь будет жилой многоэтажный дом, здесь школа с галереей, а рядом — детский сад и обязательно с оранжереей и бассейном. А вот этот берег надо оставить в покое. Он называется Серебряный бор, и будущие жители Нерюнгри станут приезжать сюда на отдых.

Это будет. Это уже есть. Снимки остановили — и сохранили для нас — мгновение, отделенное от сегодняшнего дня многими годами. Дети, что возятся у полевой кухни, сами наверняка уже имеют детей. А взрослые — те уже совсем остепенились, живут в удобных квартирах с электрическими плитами.

На снимке же ситуация как из поговорки: «Уже солнышко на ели, а мы с тобой еще не ели». Точнее не скажешь. Нетерпеливая хозяйка накрывает стол. А где же остальные едоки? Даже взрослые не скрывают желания поскорее отведать таежного обеда — что говорить о детях! Ждать все же осталось недолго. Привлеченные сладким дымком, соберутся скоро таежники на свою нехитрую трапезу... Ешьте на здоровье и делайте свои добрые дела на этой земле. Она станет вам родной.

Станет ли родной она и для этих явно не сибирского вида людей? Судя по всему, они приехали в тайгу надолго. Но и здесь, на БАМе, не забывают они о своей далекой солнечной родине...

— Не из той ли бригады эти ребята, куда однажды нагрянул молодой Тариэл Шекиладзе?

— Вполне возможно,— после недолгой паузы отвечает автор снимка.— И уж во всяком случае, они тоже из Грузии.

Тариэл Шекиладзе приехал на БАМ, чтобы выяснить, как здесь живется дорогому брату...

Впрочем, мы еще расскажем, чем закончилась его поездка.

БАМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

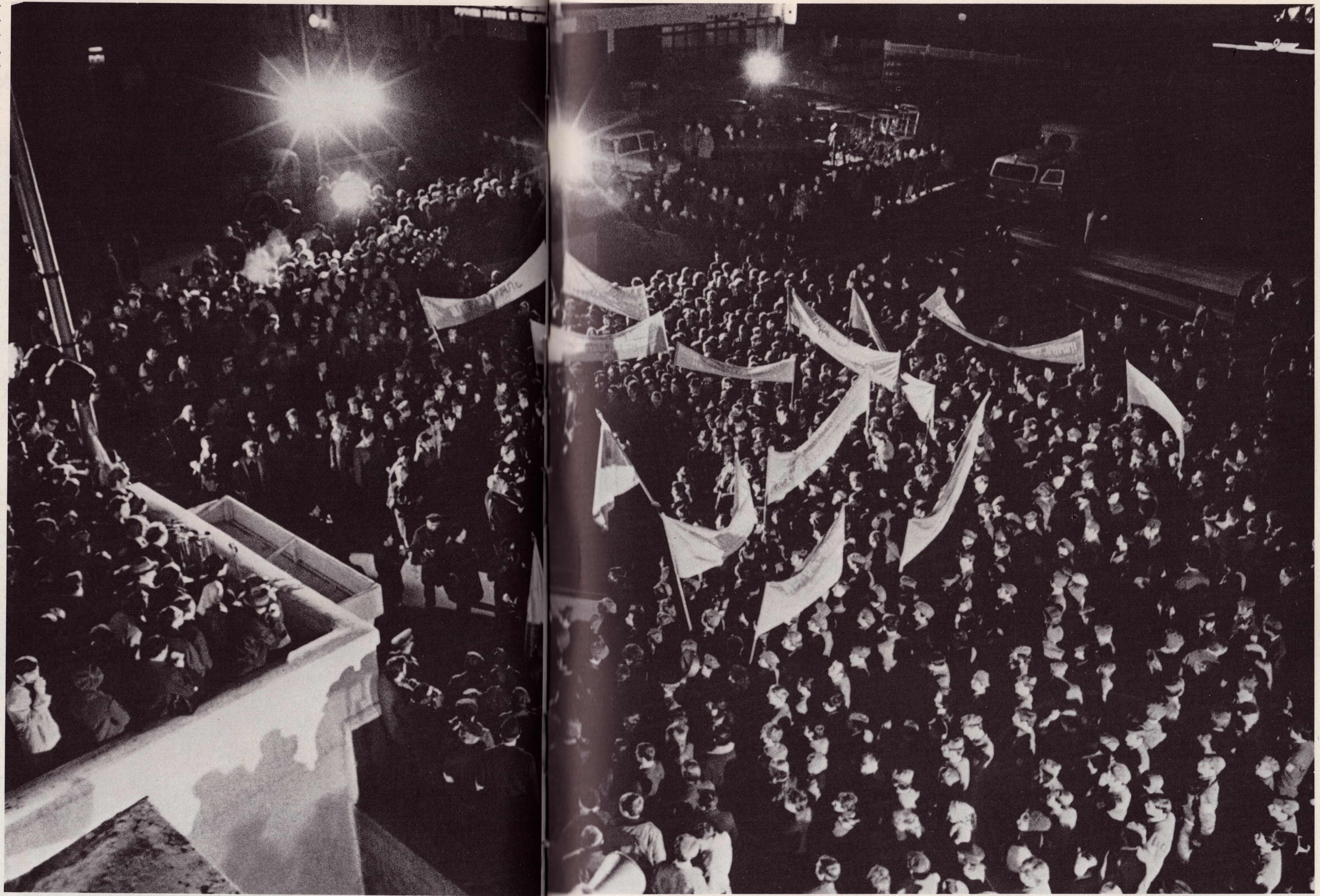
Поехали!

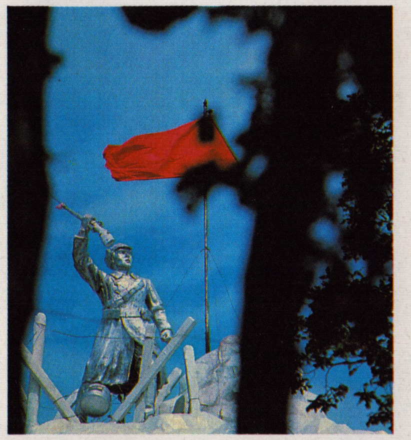
Сейчас, когда смотришь на этот снимок, сделанный в день отправки первого комсомольского отряда на строительство Байкало-Амурской магистрали, невольно пытаешься понять, понять и сопоставить: какое еще событие недавней истории нашей страны вызвало такой прилив воодушевления, позвало всех на улицы и площади, заставило улыбаться друг другу совсем незнакомых людей? О чем напоминает это человеческое половодье?

О полёте Гагарина и его триумфальном возвращении. Кто этого не видел сам, смотрел наверняка кадры кинохроники, а они помогают видеть даже больше. Апрель, 1961 год. Га-га-рин! Его знаменитое теперь, стремительное «Поехали!» Многое вместе с ним изменилось в истории человечества. «Поехали!» — как призыв к отважным.

Прошло тринадцать лет. Апрель, 1974 год. Москва вновь вышла на улицы — но не встречать, а провожать. И не героя — героев. Их 600 человек, они уезжают на БАМ прямо из Кремлевского дворца съездов. Они еще ничего не сделали, но им заранее и щедро (и не только усилиями газетчиков) даны имена героев. Ребята отправлялись в неведомое. Их ждал свой космос — если вспомнить, что предстоящая работа была масштабов космических. Потому в тот апрельский вечер на Ярославском вокзале и прозвучало гагаринское «Поехали!»

На большие дела поехали. Люди гагаринского — того, первополетного возраста поехали. С гагаринской улыбкой. Хотя, в общем-то, представляли, куда и зачем едут и как им, совсем еще молодым, будет нелегко. И, может, в трудные минуты они вспомнят те необычные проводы, вспомнят слова напутствия и откровенной зависти: «Вы езжайте. Мы вас догоним!» Догонят, обязательно догонят...





У снимков и людей, на них изображенных, интересно складывается судьба. Один из авторов показал в 1986 году нижнюю фотографию Александру Бондарю. Он долго её рассматривал, а потом воскликнул:

— А ведь некоторых я узнал, хотя и прошло двенадцать лет. Узнал Сашу Овчарова — приехал с воронежским отрядом. Лена Еронова — из Марийской республики, Гена Титов — сейчас работает в Северобайкальске...

Вглядитесь, может, и вы увидите знакомое лицо. Эти люди вошли в историю.

Настроение — без перепадов

— А что, без вертолета действительно не обойтись?

— Ну, ты же знаешь — тайга, бездорожье. Самый надежный вид транспорта. Всегда выручит.

— Конечно, и фоторепортеров не раз выручал?

— Тут и говорить не о чем! Забрасывал нас в такие дебри. Или наоборот — снимал с безнадежных точек...

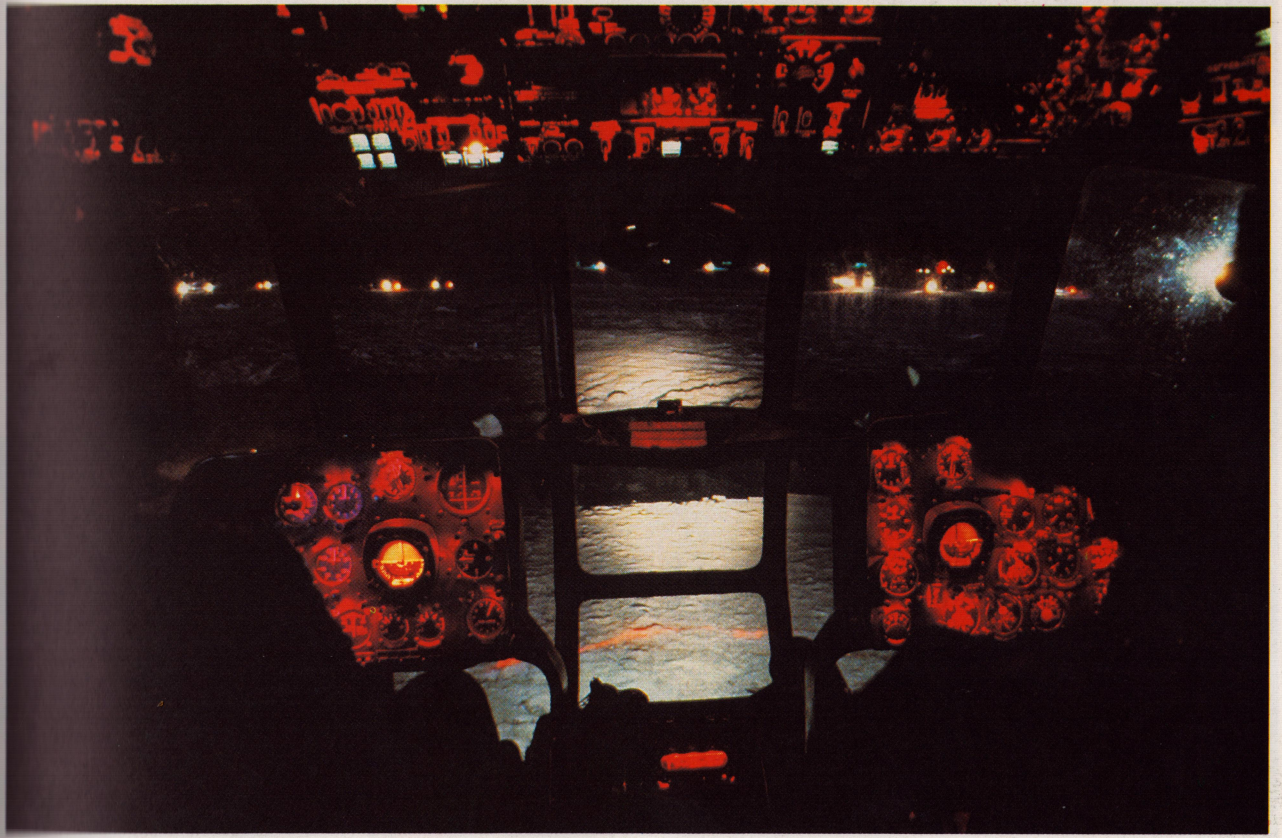
— Ну, для тебя-то такая точка была, думаю, совсем не безнадежная.

— В каком смысле?

— В фотографическом. Тебя снимали вертолеты — и ты снимал вертолеты. Вертолет действительно тебя выручал в смысле... объекта для съемок — выглядит очень выигрышно.

Мы весело хохочем. Вертолет — известная палочка-выручалочка. Спасет, поможет, обеспечит, а в случае острой необходимости и попозировать не откажется. Да, «только вертолетом...»

А если серьезно, то из вертолетной серии мне запомнился вот этот. В нем



есть настроение. В студеной дымке, на лютом снежном ветру люди ждут вертолета. Он им что-то очень нужное доставит. Иначе не встречали бы его столь торжественно-уныло. А вдруг он возвращается пустой? Такая томительная неизвестность. Все расплывчато — как в тумане.

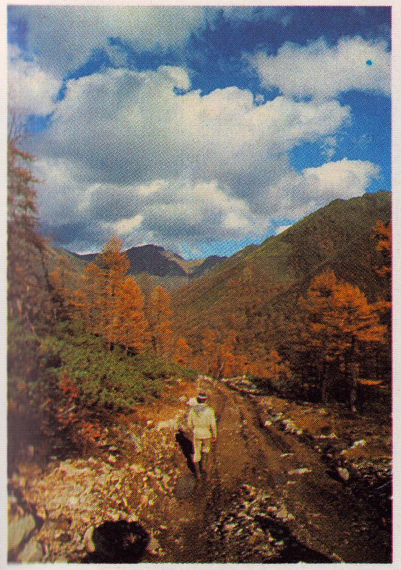
Есть от чего серьезно упасть настроению. А бамовец должен свое настроение всегда поддерживать на высоком уровне. Ведь оно — не температура за окном, где утро начинается колючими заморозками, день продолжается ослепительным солнцем и веселым журчанием ручейков, а вечером все перечеркивает страшная пурга. У погоды могут быть такие сильные, резкие перепады — на то она и стихия. У бамовца таких перепадов быть не должно.

Как настроить себя? Например, так: настрой гитару, перебери струны, можешь даже взгрустнуть — все равно перебора не будет. Будет хорошее настроение. И потом — посмотри, в чьих руках гитара. Это же Владимир Степанищев.

С годами он почти не меняется. И трудно с уверенностью сказать, когда был сделан этот снимок, в 1974-м или десять лет спустя. Для меня это никакой роли не играет (думаю, как и для автора снимка). Главное — играет на гитаре Степанищев, один из самых необычных на трассе людей. Всю жизнь он посвятил, можно сказать, поискам гармонии. На строительстве магистрали перепробовал немало специальностей. Был лесорубом, укладчиком, звеносборщиком... И под конец строительства ему уже казалось, что БАМ — его лебединая песня, что после БАМа он навсегда распрощается с кочевым бытом. Но это только казалось. Главная его песня была впереди. И мы о ней еще расскажем.

А пока — настрой гитару, возьми аккорд. Чтобы настроение — без перепадов...

Настрой гитару, улыбнись, Володя Степанищев. Тебя и твоих друзей на трассе ждет серьезное дело.



Центр притяжения

Много раз уже помянуты здесь тайга, хребты и реки, магистраль. Помянуты и воспроизведены на снимках. Все это, безусловно, впечатляет, все это представляет несомненную самостоятельную ценность. Но что может быть дороже человека на этой земле? Что может затмить его значение? Не зря ведь говорится, утверждается каждый день (и с каждым днем — все искреннее и однозначнее): все для человека, все — во имя его! Стало быть, все перечисленные ценности относительны. Они стали или станут ценностью только относительно человека. Только человек может все оценить, сохранить, передать идущим на смену поколениям — и все для того, чтобы продолжался наш Человеческий Род. Стало быть, он, человек, не только мера всех вещей, но и подспудный, неподдельный центр притяжения всего сущего. Все — вокруг него, все тянется к нему...

Шоферы, водители тяжелых грузовиков и легких «уазиков» — без них магистраль не росла бы так быстро.

Тянутся к нему и объективы фотокамер. Тянутся к нему, возможно, и непроизвольно, как на этом снимке, где стоят, привалившись к машине два рослых парня, а над каждым из них надпись: «ЛЮДИ». Это слово — ключ к снимку. Хотя и так видно: это люди, молодые, крепкие люди, быть может, даже и водители вахтовых автобусов, приспособленных специально для перевозки таких же, как и они, людей. Чем они привлекли внимание фоторепортеров? Наверное, что-то есть в этих несколько утомленных позах (если это только не позирование перед фотообъективом). Судить трудно. Может, в деле они выглядели бы намного привлекательнее? Но ведь бывают минуты, когда человек отдыхает. В такую минуту они и оказались в фокусе объектива и в центре внимания.

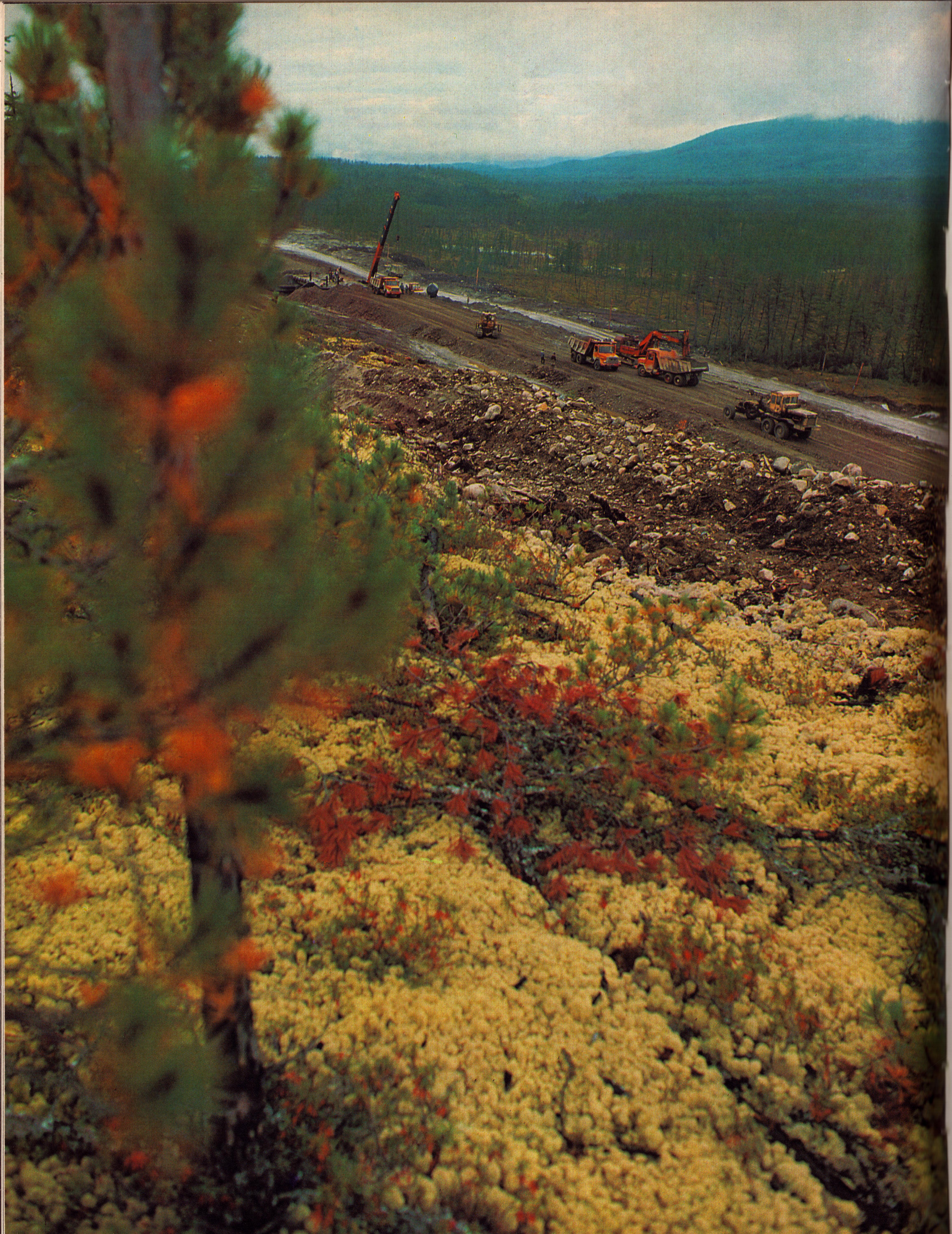
А куда направляется эта вереница? Куда эти люди спешат? В столовую, отвечает мне автор снимка. Что ж, в столовую так в столовую. Аппетит на свежем воздухе нагулять недолго. И, видимо, стелющийся за их спинами легкий туман напоминает им в эту ответственную минуту аппетитные струйки пара над огромной кастрюлей с горячим борщом. Без вкусной сытной пищи на трассе многого не добьешься. Это любой вам подтвердит. Тот же водитель, которому приходится одолевать коварный зимник. Машина, как пластмассовая игрушка, прыгает из стороны в сторону и, чтобы ее, непослушную, удержать в руках, нужны сила и вера в то, что впереди, у цели, тебя ждет очаг и стол, что ты нужен целым и невредимым, что груз, который ты доставишь, поможет людям двинуть магистраль дальше. На такой дороге (с сегодняшней высоты, возможно, и не главной по сравнению с построенной магистралью, но в те годы единственной) шоферы старались сохранить верного друга — машину, что означало и самосохранение.

Нет, правильно поступил фоторепортер, верно сделал, что снял этих двоих, отдыхающих у вахтовки. Тяжелая у водителей таежных дорог, а точнее сказать — таежного бездорожья, была жизнь. Улыбнуться — и то некогда, лицо после напряженных ездок еще долго хранит напряжение. За них переживали, их не переставали ждать. И они старались не подводить. Потому

машины одолевали сложнейшие трассы так, словно их влекла неведомая сила притяжения.

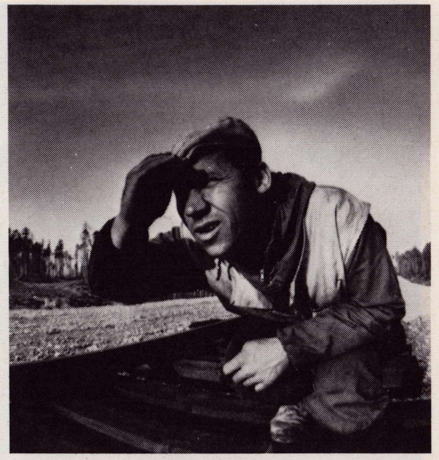
Точно так же влекла к себе других людей личность Юрия Бочарова. Хотя всех поражало стремление этого человека уходить в тень, быть незаметным. Шло это, конечно, от желания отдавать делу всего себя, без остатка. Отдавать — и оставаться личностью, солистом гигантской стройки. Таким его знали и любили на БАМе. И на фотографии он не бросается в глаза, его даже сразу не разглядишь. Сидит скромно, по-домашнему. В валенках. Только направленные на него взгляды выдают истинный центр притяжения. И можно не сомневаться: мостостроители, эти стоящие особняком люди, не возражали бы против того, чтобы Бочаров оставил бы на этом историческом пролете свой славный автограф — не потому, что Юрий стал Героем, а потому, что остался человеком. Он, подобно мосту, соединяет людей.

Это исторический мост — на нем автографы практически всех бамовских мостовиков.



След на земле

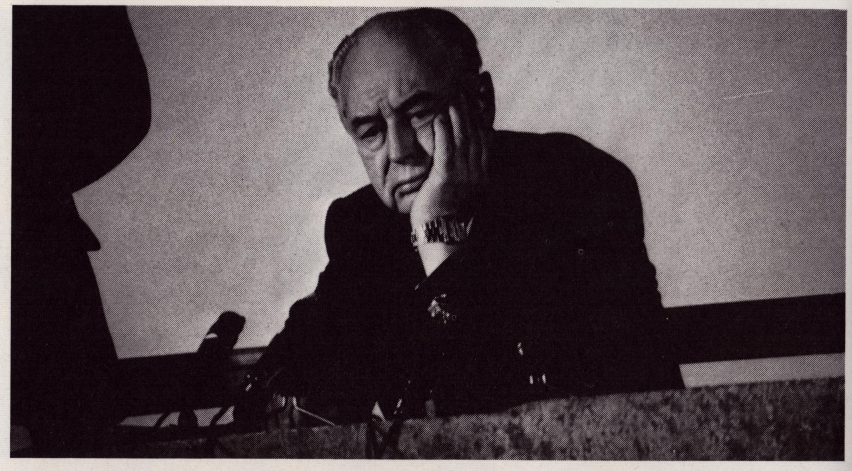
Спасибо солнцу. За все спасибо. А в данном случае — за то, что вывело на свет фоторепортера. Мы, правда, видим лишь скромную его тень, оказавшуюся в кадре. Но солнце никогда не ошибается, высвечивая роль каждого из нас на этой земле. В том числе — и роль фоторепортера на гигантской стройке. Ведь он тенью следовал за строителями БАМа, фиксируя, чуть ли не хронометрируя каждый их шаг — и все мало-мальски важное, что происходило на магистрали. Не будем скромничать, признаем: каждый шаг на магистрали — исторический. Это знает фоторепортер. Знает — и устремляется за сосредоточенным квартетом монтеров пути. В руках у них инструмент, который на БАМе называют по-разному. Кто — «целовальник», кто — «машка». Но назначение у него одно: рихтовать, править уже уложенные рельсы, чтобы они были прямыми.



Спасибо солнцу, согревающему наши добрые начинания, наполняющему светом каждый наш след, оставленный на земле. И даже прикрываясь от солнца козырь-

ком ладони, ты все равно благодаришь его — ведь по золотой нитке солнечного луча легче проверить точность своей работы.

След на земле. Каким он будет? Твой, мой, наш след? Не обернется ли все тем, что ты мелко наследишь, а кому-то придется исправлять твои художества? Вопросы, вопросы... Они волнуют человека в любом возрасте и на любом посту. Должны волновать. Особенно, если этот пост — заместителя министра транспортного строительства, начальника Главбамстроя. Константин Владимирович Мохо-



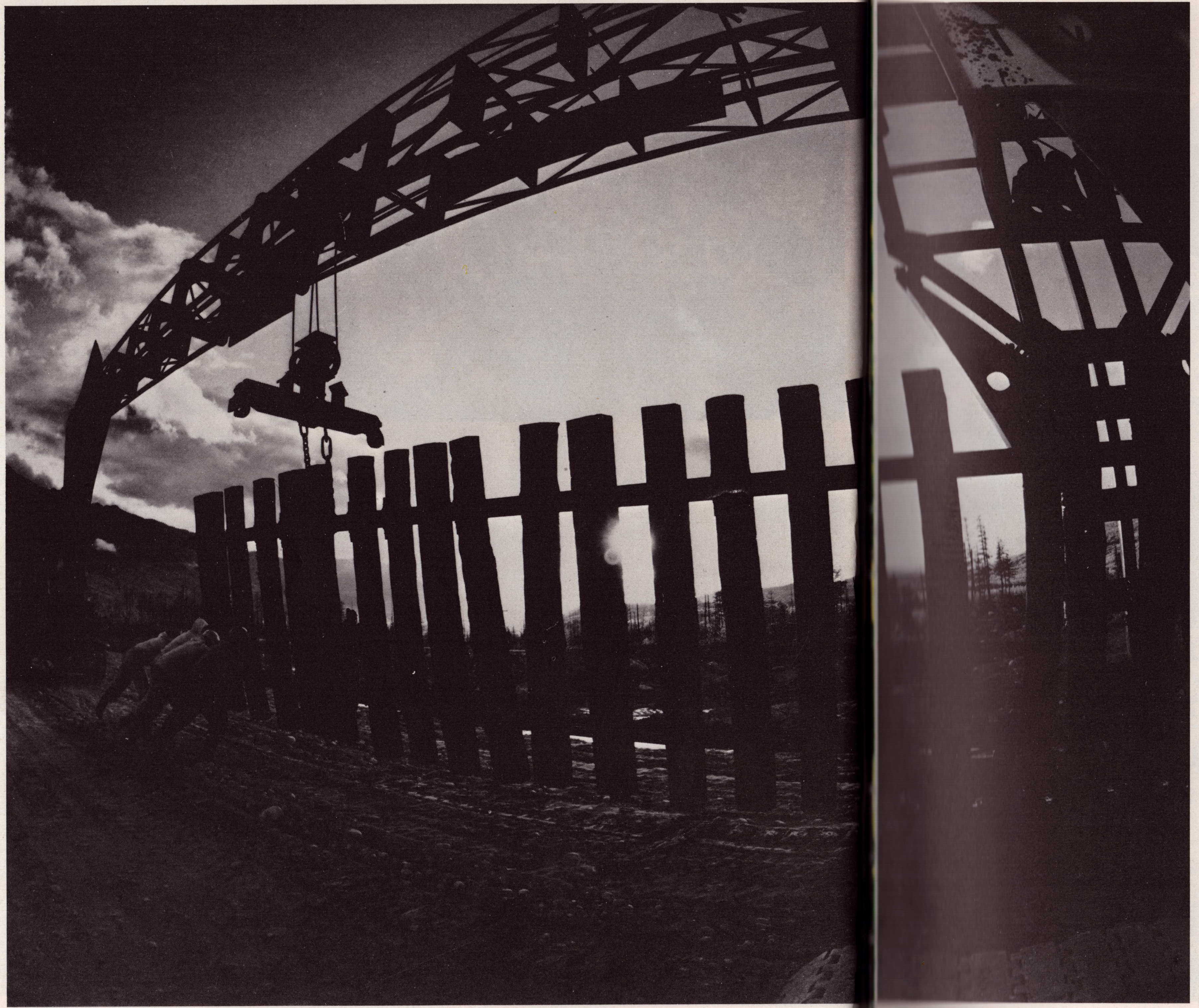
О чем эти думы и споры? О дороге? О жизни? Наверняка и о том, и о другом. Ведь дорога — это жизнь.

ртов начальником БАМа был от начала строительства до укладки «золотого» звена и позднее. А таким, как на фотографии,— задумчивым, с ясно обозначившимся немалым возрастом — его можно было увидеть в редчайшие минуты. В такие, к примеру, когда в силу занимаемой немалой должности обречен был на долгие сидения в различных президиумах (где, видимо, и подсмотрел его глаз фотокамеры).

Что ж, оторваться от трассовой лихорадки и подумать-поразмышлять (то ли и так ли мы все делаем, так ли живем, туда ли идем?) — дело полезное. Очень важно иногда присмотреться к пройденному пути, обсудить его вместе со всеми. Ребята из бригады А. Блоцкого обдумывают эти веч-

Ребята из бригады монтеров пути. Трасса для них была и работой, и домом.

ные вопросы бытия без всяких президиумов. Вот так соберутся после работы, еще не остыв от морозного ветра, в тесноте — зато имея возможность не только слышать друг друга, но и в глаза как в душу заглянуть: что у тебя там? Монтеры пути народ непростой, стоящий на трассе особняком. Дело у них тонкое, не терпящее обмана. В этом мы еще сможем убедиться, полистав страницы книги. Километры уложенных рельсов — это тот самый конечный результат, по которому ежедневно оценивались итоги работы огромного бамовского коллектива. Ни пробитые в тайге просеки, ни кубометры перелопаченной и вывезенной земли, ни количество уложенных под насыпь труб — несмотря на очевидную важность

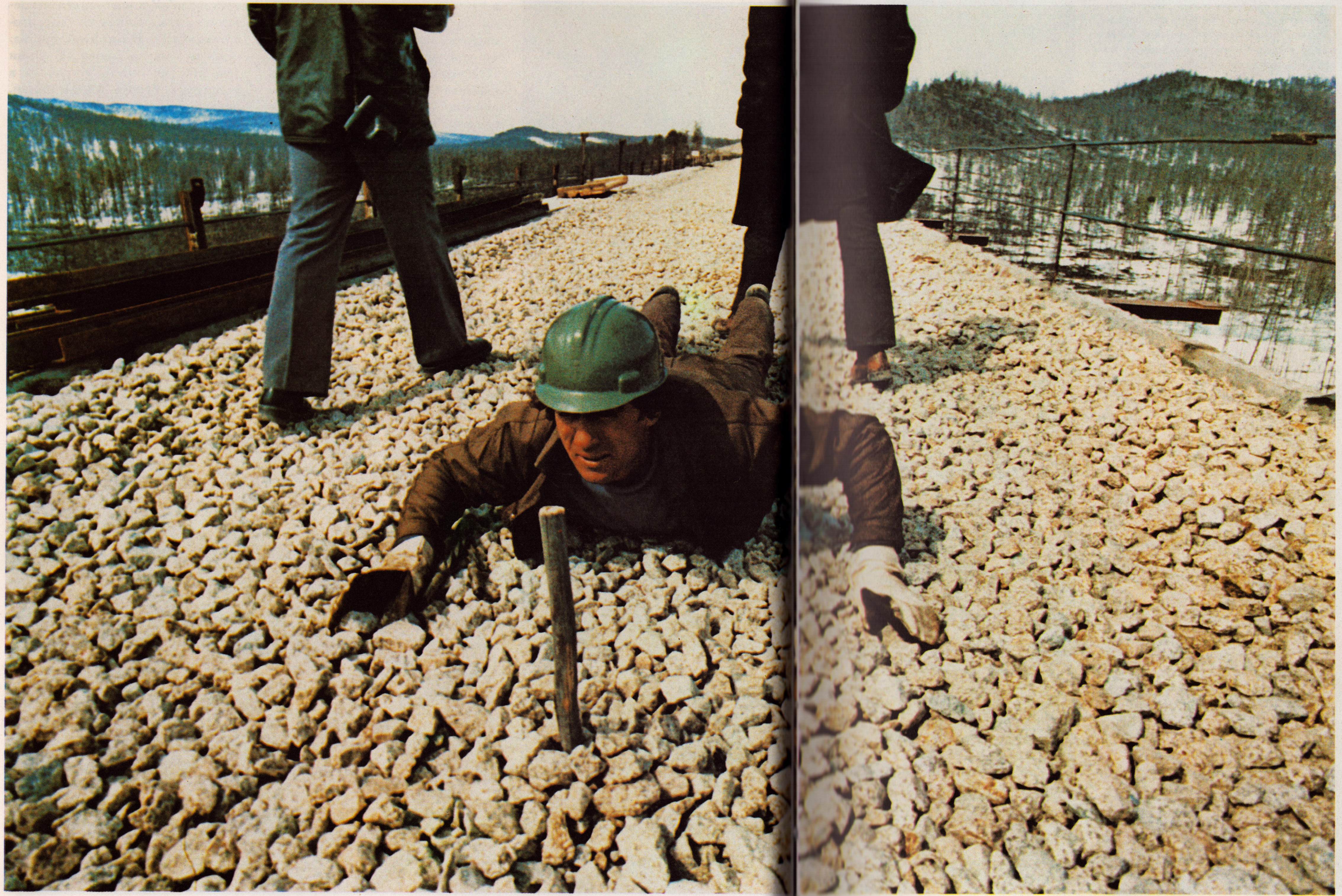


Леша Данилов — монтер пути. Много лет изо дня в день он вместе с товарищами приближал магистраль к «золотой» стыковке.

всех этих дел — не подсчитывались с такой ревнивой тщательностью, как работа бригад монтеров пути.

Путеукладка сразу приглянулась фоторепортерам. Она динамична, она воплощает движение. Сколько сюжетов подарила репортерам путеукладка! Мы еще станем свидетелями драматического противостояния двух знаменитых бригад. Одна из них на снимке. И среди тех, кто так весело устроился в автобусе,— Рашид Гиниятуллин, подробный рассказ о котором — тоже впереди...

Что там ни говори, какие инструменты ни выдумывай, а на глазок вроде и надежнее. Припал к земле и убедился: все путем!



Фотография может вам понравиться. Или, наоборот, вызовет какие-то сомнения. Но несомненно одно — вы ее обязательно запомните. Когда я ее увидел впервые, то с ходу назвал: «Прикинем на глазок?» (Видимо, сработал первый круг ассоциаций.) Действительно, в наше время точнейший и тончайших приборов, способных измерить все и вся, поведение молодого человека может вызвать снисходительную улыбку.

Улыбнуться можно, согласен. Но без снисходительности, без мысленного похлопывания по плечу: мол, ты чего, старик, балуешь, ведь не курятник же строишь — магистраль, здесь «на глазок» не пройдет, и твой номер, как говорится, тоже. И все-таки, думаю, это не номер. Мне кажется — это естественное состояние души, стремление сделать как можно лучше, готовность ответить за дело рук своих.

Одно мгновение из жизни бамовца. Фоторепортер щелкнет затвором, уйдет и больше никогда с ним не увидится (если только наша книга не поможет). Не это важно. Важно другое. Этот человек, верю, еще десятки, сотни раз прильнет к насыпи, прежде чем на нее раз и навсегда лягут рельсы. Бамовец как бы на себе проверяет надежность той основы, на которую ляжет полотно. А эта основа — человек.

Строители с погонами

Солдаты-строители... Кажется, труднососочетаемое понятие. Но куда труднее — просто невозможно — представить БАМ без строителей с погонами на плечах. Они строили большой участок магистрали. И, в частности, мосты. Они оставляли после себя туго натянутые струны мостовых пролетов, и можно было не сомневаться: даже если по этому мосту пройдет в ногу целая дивизия, он не будет разрушен. Мосты эти, естественно, не пешеходные, но сколько пришлось по ним потопать строителям в гимнастерках, прежде чем сюда были допущены поезда. А солдаты покидали свои мосты с сожалением (хорошо сделанная работа — как хороший друг: расстаешься с ней тяжело), но без оглядки — они не опасались никаких неожиданностей, никаких «вдруг»...

ЧП у мостостроителей попросту исключены. Тем более — у военных строителей, чья четкость, точность, надежность вошли на БАМе в поговорку. Столько решимости во взгляде этого парня в гимнастерке, что, кажется, на время испытаний он готов приковать себя цепью к мосту, если вдруг почувствует недоверие к качеству своей работы. Впрочем, поводов для сомнений строители в гимнастерках никогда не давали.

Переверните страницу, ваш взгляд непременно задержится на привольной, широкой, почти хрестоматийной панораме. Особенно впечатляет река. Ее мягкий изгиб напоминает боевой монгольский лук, а переброшенный с берега на берег ажурный мост — тонкую стремительную стрелу. Вокруг шумит разбуженная тайга. Прислушайтесь. В этом шуме вы вряд ли уловите тарахтенье вертолета, с борта которого «расстреливает» свою обойму неутомимый изобретательный фоторепортер.

Их на трассе узнавали сразу. И дело не только в военной форме. Просто строители в гимнастерках всегда работали надежно.

Амурский вариант

Байкало-Амурская магистраль... Байкал пропустил ее по-над собой, по самой своей северной макушечке, загнав трассу в целую систему пробитых в горном массиве тоннелей. А чем встретил магистраль ее второй крестный отец — Амур? Стремительно домчав до его берегов, трасса могла здесь надолго окопаться. Амур-батюшка без долгих церемоний поставил все на свои места: просто так тебя, дочь моя названная, на тот берег не пущу.

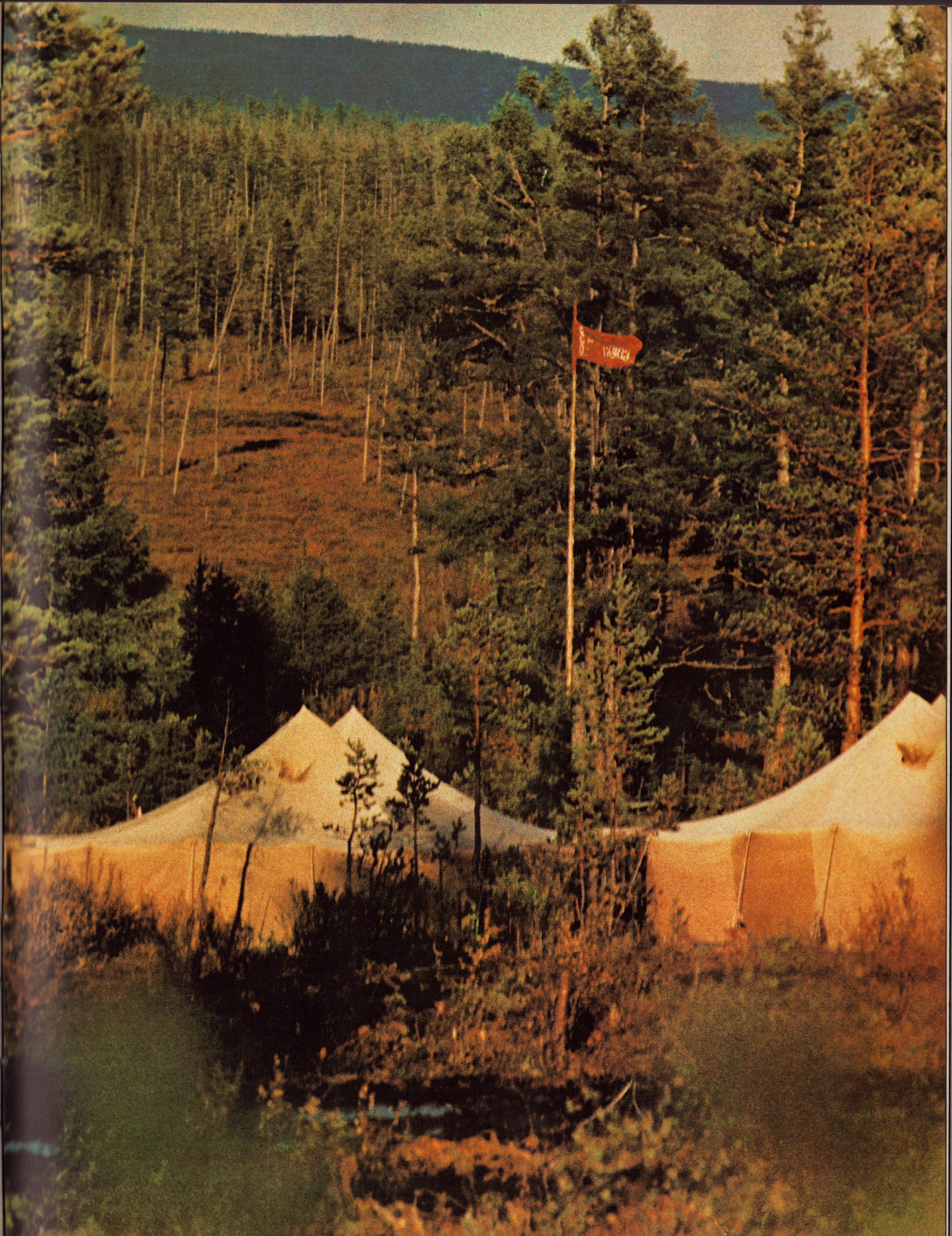
Амур, старый, упрямый, наивный Амур не знал, кто привел магистраль к его берегам. Вот они, крепкие уверенные в себе ребята. Победители. Это они, словно играючи, справились с Амуром. Идут ребята из 26-го мостоотряда. Они построили мост через Амур и утверждают, что этот мост — главный на магистрали. И нет здесь никакого преувеличения — полное соответствие слова и дела (нечасто, к сожалению, становимся мы тому свидетелями). То, что сделали мостостроители на великой реке, можно отнести к разряду чудес. Рукотворных чудес.

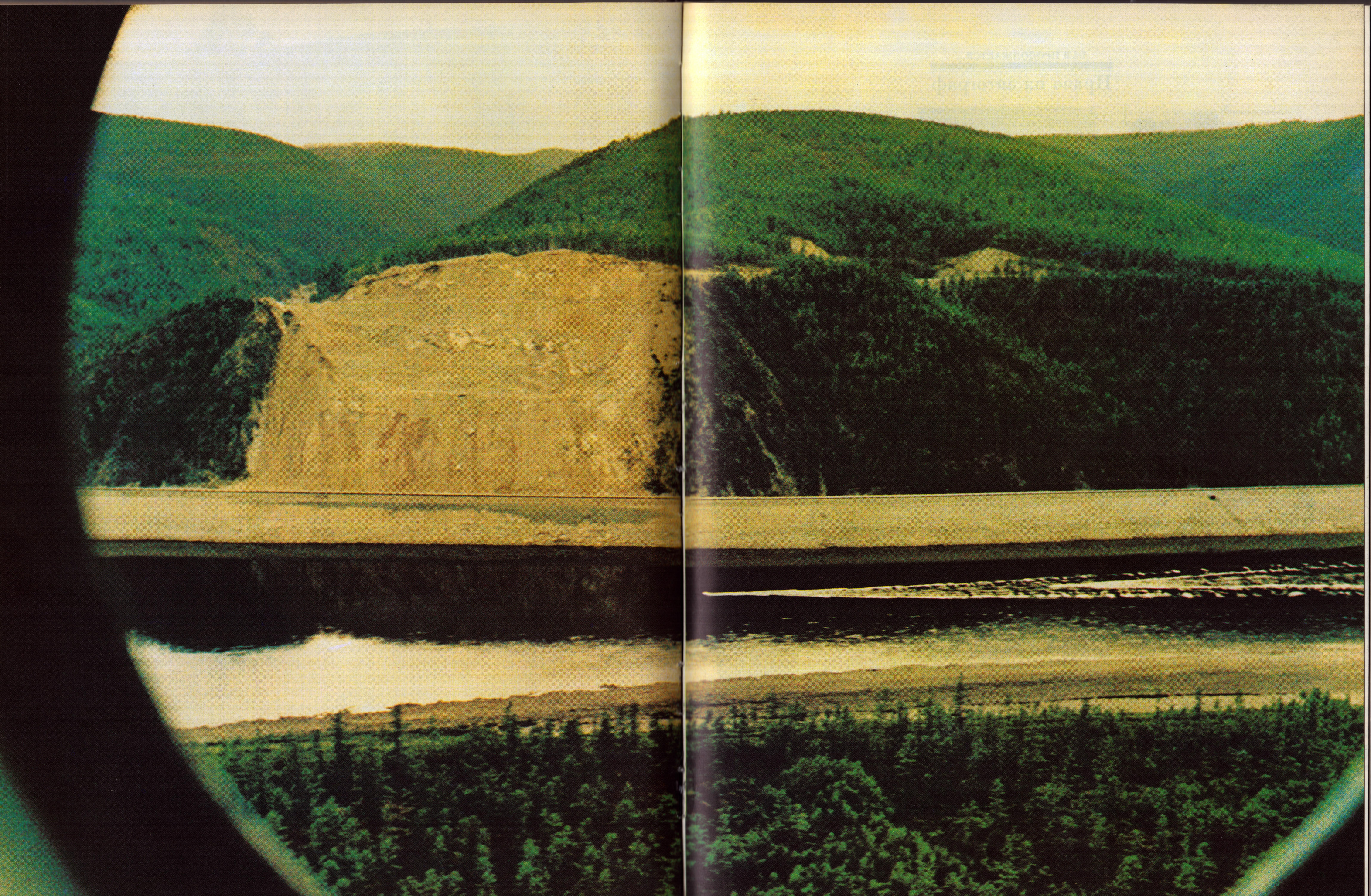
Давайте сопоставим. Первый мост, переброшенный через Амур в районе Хабаровска, строили тридцать девять тысяч человек. Естественно, вручную. Было это в разгаре первой мировой войны, в 1915 году — понятно, для каких целей был предназначен он. Спустя шесть десятилетий на том же Амуре ту же задачу, но уже близ Комсомольска решил мостоотряд, численность которого была в тридцать девять раз меньше. Мост, построенный в наши дни, воплотил в себе мечту многих поколений. Но прежде всего — того, что строило город юности на Дальнем Востоке — Комсомольск-на-Амуре. Этот мост открыл широкую дорогу на Дальний Восток, привел магистраль к Тихому океану. Нельзя, конечно, утверждать, что по Амуру до этого поезда не ходили. Ходили — и в буквальном смысле по Амуру. Зимой, когда его волны были скованы льдом. Но наступала оттепель, и начиналась сутолока у единственного парома, который ввиду непосильных нагрузок как бы и не выходил из состояния заторможенности...

Впрочем, об амурском варианте мостостроения можно почитать в специальных книгах. Но ни в одной из них вы не увидите этих шагающих ребят. По-

Так широко и твердо по земле могут шагать только моряки. И мостостроители.

смотрите внимательно: идут солисты магистрали. Они здесь на первых ролях, и любая другая будет для них оскорбительной. До этого, правда, не доходило. Напротив, отряды мостовиков буквально нарасхват. Они всегда были на самых горячих точках. А им, как и всем людям, не раз, видимо, приходила в голову мысль о необходимости, наконец, бросить якорь, сменить многократно воспетую палаточную романтику на крепкий устроенный быт, подумать о семье и детях, оставить в покое реки, которые им приходилось бесконечно преодолевать. Когда это случится?..



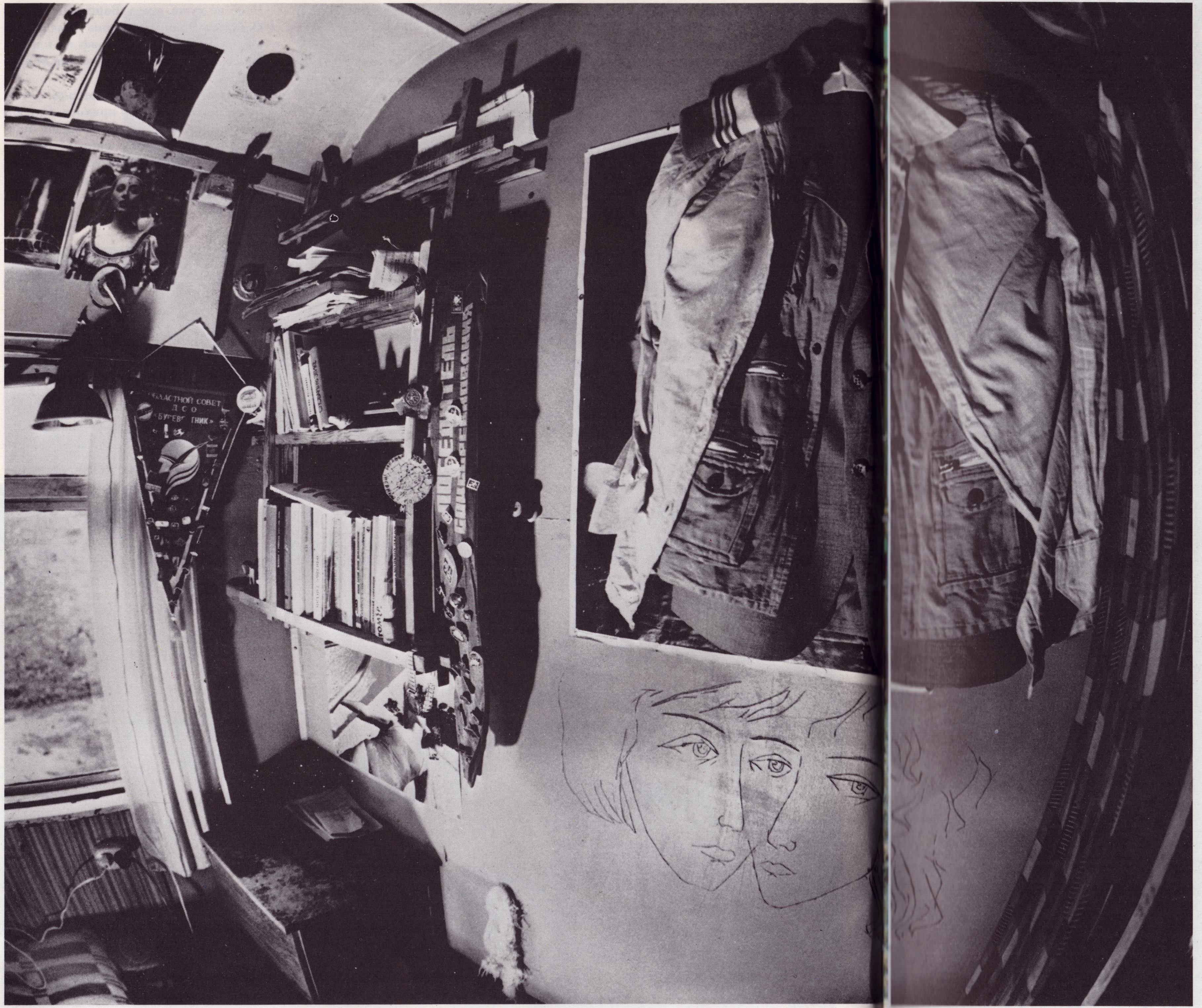


Право на автограф

Улыбается Александр Бондарь. Улыбается, сидя в купе своего «бронепоезда», который движется с запада на восток, навстречу солнцу, навстречу бригаде Ивана Варшавского, навстречу «золотой» стыковке. Еще привычно звенит «целовальник», рихтуя последние десятки метров полотна. Еще привычно по утрам проводит бригадир разводы, определяя задание на день. (Большого секрета в нем не было — уложить как можно больше. Чтобы Варшавский не обогнал. И красиво.

Чтоб не хуже, чем у Варшавского.) Осталось нанести лишь последний штрих. Им будет автограф на блестящем боку вагона, под надписью: «Голосую за мир!»

Да, право на автограф пришло к этим ребятам не по чьей-то прихоти. Они его завоевали... Потому и улыбается Бондарь — вряд ли когда-нибудь еще выпадут ему на этой магистрали такие тихие безмолвные минуты. Счастливый человек.



Не забыли Лёшу Данилова, монтера пути? Это его купе, это мир, куда возвращался он после работы.

Навстречу шел «бронепоезд» бригады Ивана Варшавского. Шел осторожно, аккуратно укладывая звенья. Шел на запад, вслед за солнцем, в лучах которого еще предстоит засиять «золотому» звену.

В одном из купе этого бронепоезда ехали личные вещи монтера пути Леши Данилова. Небольшая библиотечка студента-заочника. Заботливо прикрытый робой, болтался на вешалке выходной костюм. И эти два юных лица, прильнувших и растворившихся друг в друге...

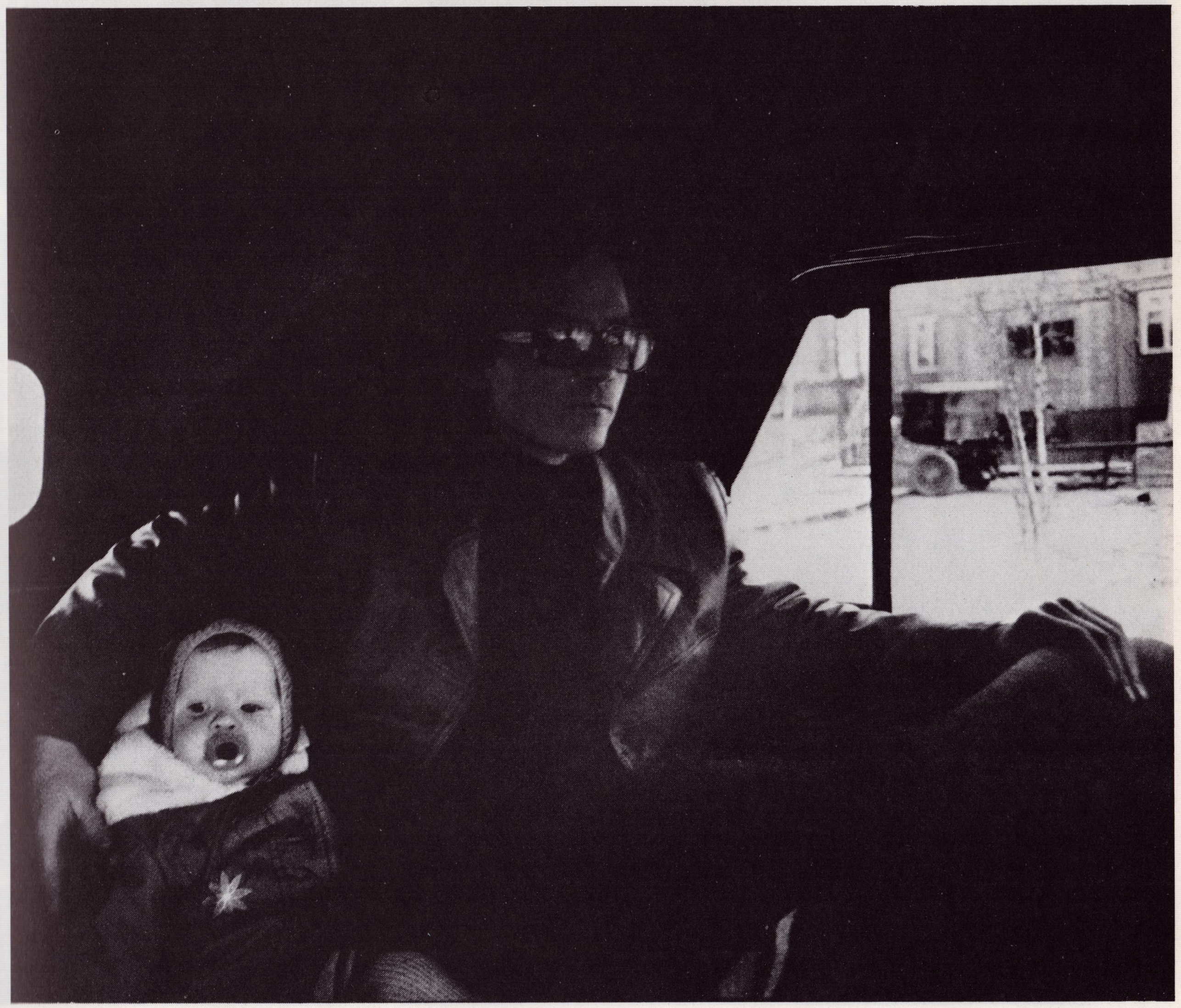
Я не знаком с Лешей Даниловым. Но этот карандашный набросок на стене его купе сделал Лешу человеком близким мне по духу. Может быть, я с ним никогда не встречусь, но забыть его — никогда не сумею. Его необычное купе, так много говорящее о хозяине, еще долго будет стоять перед глазами.

Штаб и масштаб

В сложном положении оказался этот молодой человек. Точнее — молодой папа. Возможно, на снимке напряженность ситуации так уж явно и не «читается». Какие, мол, проблемы? Катается отец на машине со своим малышом. К тому же, видно, катает малыша не на какой-нибудь машине, а на служебной. Со служебной машиной попадание в самую точку. Все остальное — в «молоко». Следующие снимки объясняют предельно доходчиво: не с кем этому озабоченному папе оставить ребенка.

Кто же он, этот молодой, суховатый на вид человек? И почему он оказался в центре нашего внимания? Все очень просто. Этот человек — Саша Маслов, начальник штаба ЦК ВЛКСМ на Читинском участке БАМа.

Комсомол и магистраль — они очень подходят друг другу, комсомол и магистраль — ближайшие родственники. Это хорошо. Но поможет ли столь «оригинальная» мысль Саше Маслову решить проблему сына — еще более близкого родственника? Долго он еще будет таскать его за собой? Возить по трассе, развлекать, делать свидетелем и участником всех своих непростых



дел? Для ребенка ли такой режим? А что делать? Хоть на части разрывайся. Воспитывай ребенка в прямом смысле на ходу. А ведь у Саши Маслова, комсомольского работника, на руках еще одно дитя — БАМ (ну пусть не весь БАМ, пусть его участок, но и этого для серьезнейших забот более чем достаточно). Младенец, надо признать, с характером. И за ним нужен глаз да глаз... Чтобы не сбавлял хода.

Насмотрится малыш на все эти таежные красоты, надышится хвойного витамина, наслушается непонятных разговоров в штабе — незаметно заснет, освободит на время папе руки. И тогда появится у него возможность целиком и полностью сосредоточиться на проблемах штаба.

Не повезло Саше в этот день. Зато повезло фоторепортерам. Ушла по каким-то совсем уж неотложным делам

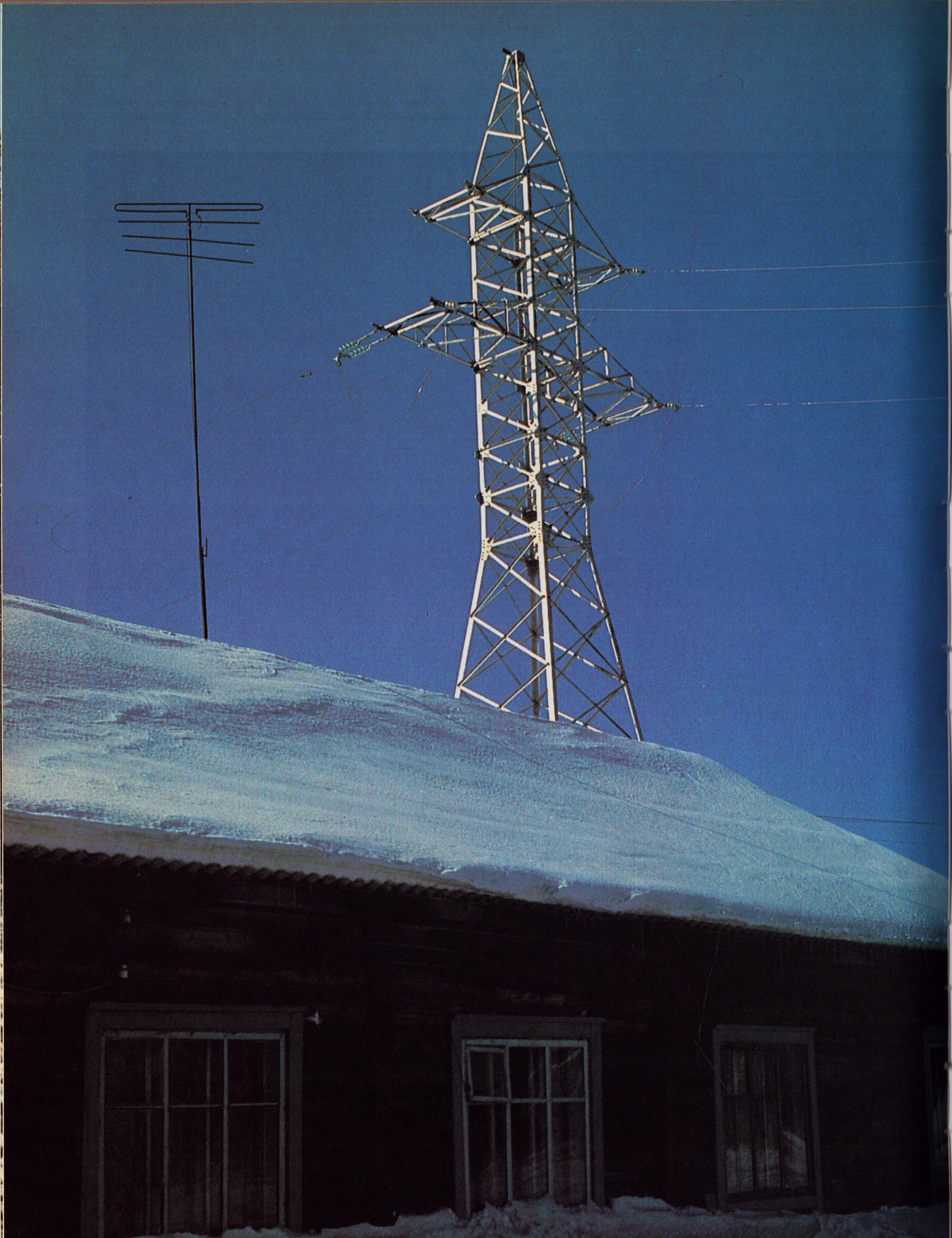
жена Саши и тем самым, за неимением детсада, подарила нам возможность понаблюдать за Масловым в двух ролях — папы и начальника комсомольского штаба. Роли трудные, но он с ними справился. Успешнее, разумеется, со второй.

Дверь штаба всегда распахнута настежь. Заходи, комсомолец, присаживайся. Говори. Предлагай. Требуй. На то здесь и штаб, чтобы оперативно решать, помогать, участвовать. По меньшей мере, внимательно выслушать. Когда Саша говорит с кем-нибудь, он почему-то снимает очки — может, для того, чтобы не отвлекаться. Лицо его неузнаваемо меняется, куда-то уходит врожденная мягкость. Даже путающийся под ногами малыш не в состоянии отвлечь его от серьезного разговора.

Таким его узнали и запомнили многие на БАМе. Запомнили его далеко не богатырскую, не по-бамовски щуплую фигуру. Особенно запоминается его цепкий взгляд из-за поблескивающих стекол очков. (Попутно вспоминаю еще одну фотографию Саши Маслова. Она почему-то не попала в нашу книгу, что, на мой взгляд, не совсем справедливо. Невысокого роста человек в городских штиблетах упрямо шагает по крупному гравию, на который уже

положено полотно убегающей за горизонт железной дороги. Сразу видишь масштаб и темперамент этого человека и масштаб дела, за которое он так беззаветно отвечает.)
С таких, как Саша Маслов, возьмешь пример — не ошибешься. Не знаю, знаком ли с ним лично Олег Фердман, тот, что углубился в чтение бумаг. Но наверняка люди, подобные Александру Маслову, жизнь рядом с ними, помогали Олегу сделать серьезный выбор. Впервые Олег увидел БАМ в 1979 году, когда приехал туда с составе Всесоюзного студенческого отряда. Работал с однокурсниками на Малом БАМе — так называют линию Бам — Тында — Беркакит. На последних двух станциях и проходили трудовые семестры отрядовцев. А в 1982 году, по завершении учебы в МИИТе, Олег окончательно выбрал магистраль. Причем, как выяснилось позже, самый трудный ее участок — Кодар. Кодар, перехвативший у других тяжелую славу самого коварного из бамовских тоннелей.
Не знаю, убеждают ли фотографии, убеждают ли слова в том, что БАМ не простая дорога и не просто дорога? Лучше, конечно, самому побывать на БАМе, познакомиться с его людьми, поговорить с ними. Вот они проходят перед нами чередой — веселые и грустные, приветливые и не очень. Но все они заряжены на поступок. Как, например, люди на следующем снимке.
Эта фотография в моих глазах вырастает до символа: бездорожье, которым встречает и испытывает пришельцев тайга, беспомощность совершенной, казалось бы, техники и — главное — несокрушимость человека, заряженного на преодоление. Да, момент преодоления — ключевой на БАМе. Он как безотказная прививка от главных (и, к сожалению, достаточно распространенных) наших слабостей — малодушия, инфантильности, расхлябанности, профессиональной непригодности. Преодолей себя, помоги в этом идущему рядом, себя не жалея,— только тогда и состоишься как человек. Возьмешь верх над собственной слабостью, испытаешь неведомое дотоле чувство победы.
Только особенно не ликуй. Веди себя как мужчина...

Заурядненшая ситуация. Застрял на бездорожье автомобиль. Для тайги и вездеход не авторитет. В почете крепкие руки.

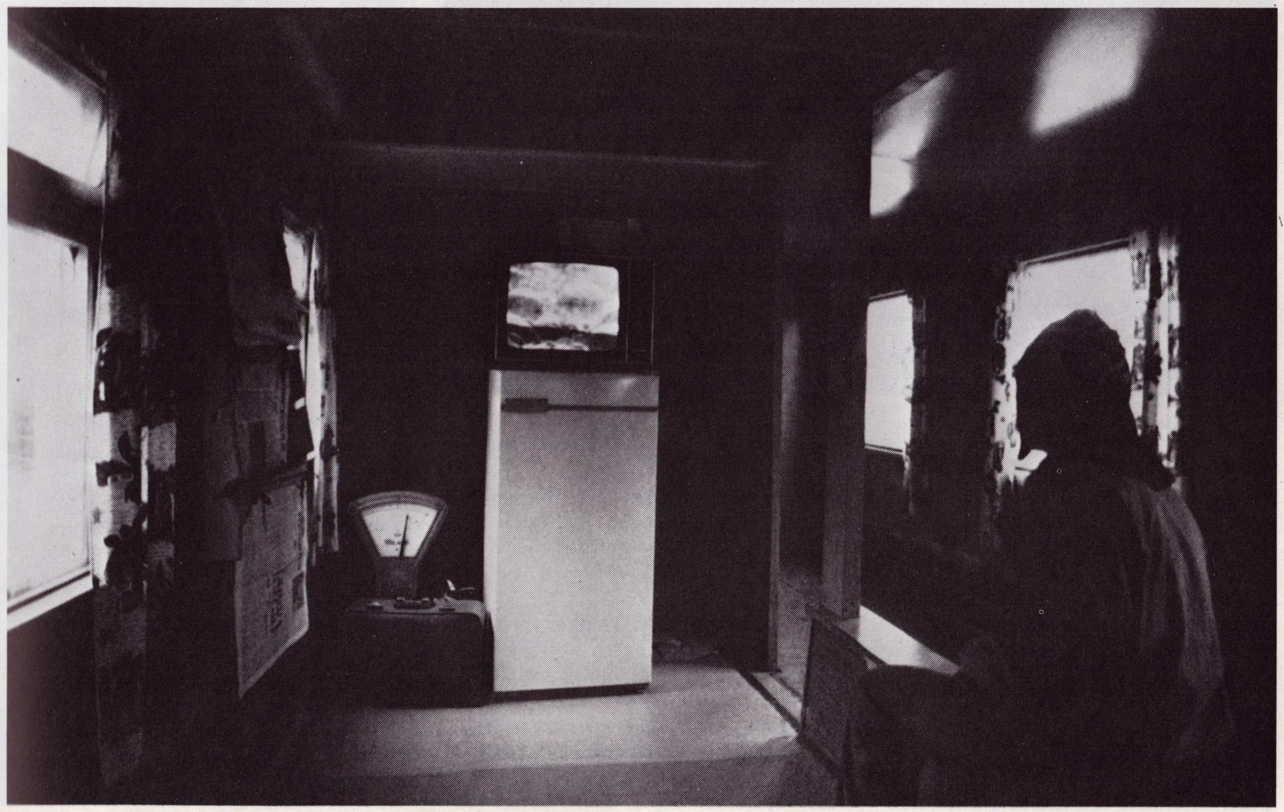


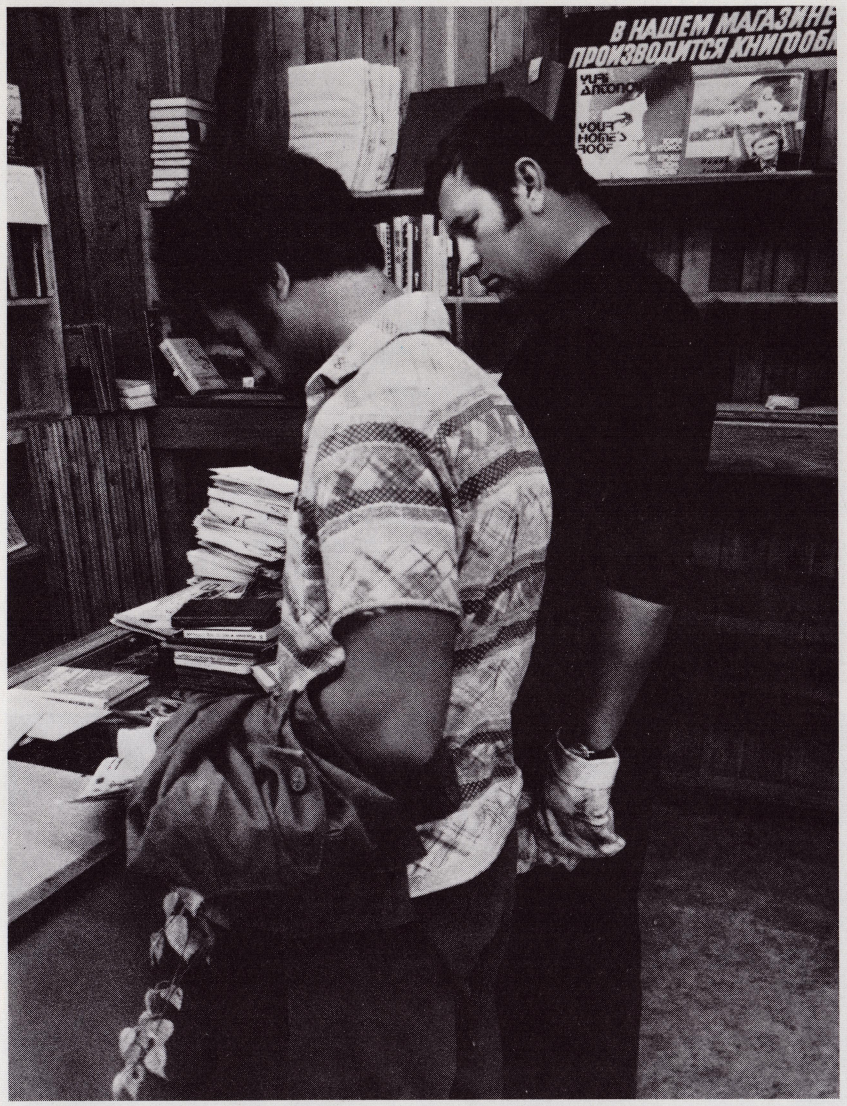
Вдали от большой земли

Когда-нибудь такой день для ребят обязательно настает. День, когда они утыкаются в карту мира и пробуют отыскать себя в нем. Но как бы он ни был велик, этот мир, каким бы незнакомым не оказался, они в нем не затеряются. И вовсе не потому, что при их любознательности они еще и достаточно самостоятельны. Для них важно обнаружить на карте БАМ. Это будет их собственное открытие. Для всего остального мира БАМ, родина этих малышей, давно и хорошо известный адрес. Люди едут сюда, чтобы посмотреть, выразить восхищение, и остаться. И не только, кстати, наши соотечественники, но и иностранцы. Знаю, например, одного американца, который прекрасно чувствует себя в Нерюнгри. Живет и работает, женился на русской девушке, и 50-градусные морозы ему нипочем.

— А ты бы смог остаться на БАМе? — спрашиваю у автора снимков.

— Наверное смог бы. Но я — кочевник. Всю жизнь в дороге.





— И, видимо, надолго от Большой земли оторваться не сможешь? Тоска там начинает заедать, то да се... Так?
— Ты это уловил на моих снимках?
— При желании можно что угодно уловить. Вот взгляни на фотографию с крышей. Над ней торчит телевизионная антенна — довольно, замечу, затасканный символ прогресса и цивилизации. А вот мачта ЛЭП выглядит в этой ситуации просто неузнаваемо. Она просто источает энергию и готовность взлететь, превратиться в ракету и унести тебя куда угодно, подальше от этих мест, поближе, так сказать, к цивилизации. Правильно я понимаю твой художественный замысел?
— Нет, конечно же, нет. Назови его пейзажем или этюдом, но только не истолковывай таким образом.
— Хорошо. Пусть читатели нас рассудят.
— Не возражаю. И хочу одновременно в чем-то согласиться с тобой. Действительно, загостившись на БАМе, а командировки у нас ведь бывают по месяцу и более, начинаешь все чаще вспоминать дом и близких, от которых оказался так далеко. Но это приходит, как правило, перед сном, когда уже все сделал и прикинул планы на завтра. Вдруг ненароком встает перед тобой трамвай, на котором привык добираться до работы. А на БАМе, как ты знаешь, трамваев пока нет. На БАМе другое... Я попытался это другое передать в снимках. Ты меня понимаешь?
— Стараюсь. Все время стараюсь. Но время от времени хочется послушать тебя, проникнуть, как принято выражаться, в твой мир, твою лабораторию — с твоей помощью, естественно. Вот снимок с грустной интонацией. Спиной к нам сидит человек. У него вполне определенное настроение... Какое?
— Слово — не мой инструмент. Мой инструмент камера.
— Камера? Точно! Посмотри: такое впечатление, словно он сидит в камере. И не по своей, разумеется, воле.
— Ну, зачем же так? Никакого криминала. Давай смотреть вместе. И рассуждать. Мир за твоим окном. Знакомый и близкий мир. В нем можно очутиться очень просто — перешагни порог. Но ты почему-то медлишь. Может, тебя зовет другой мир? Большой и неведомый. Тот, что на телеэкране. Видишь, какие вопросы стоят перед человеком. Но они могут оказаться запоздалыми и ненужными, если все уже

Все дальше и дальше в тайгу уводила магистраль людей. Но и в этой глуши они не теряли связи с Большой землей.

Куда бы ни забросила бамовца судьба, он никогда не забудет прихватить с собой почтовый ящик. Такая у него натура — общительная.

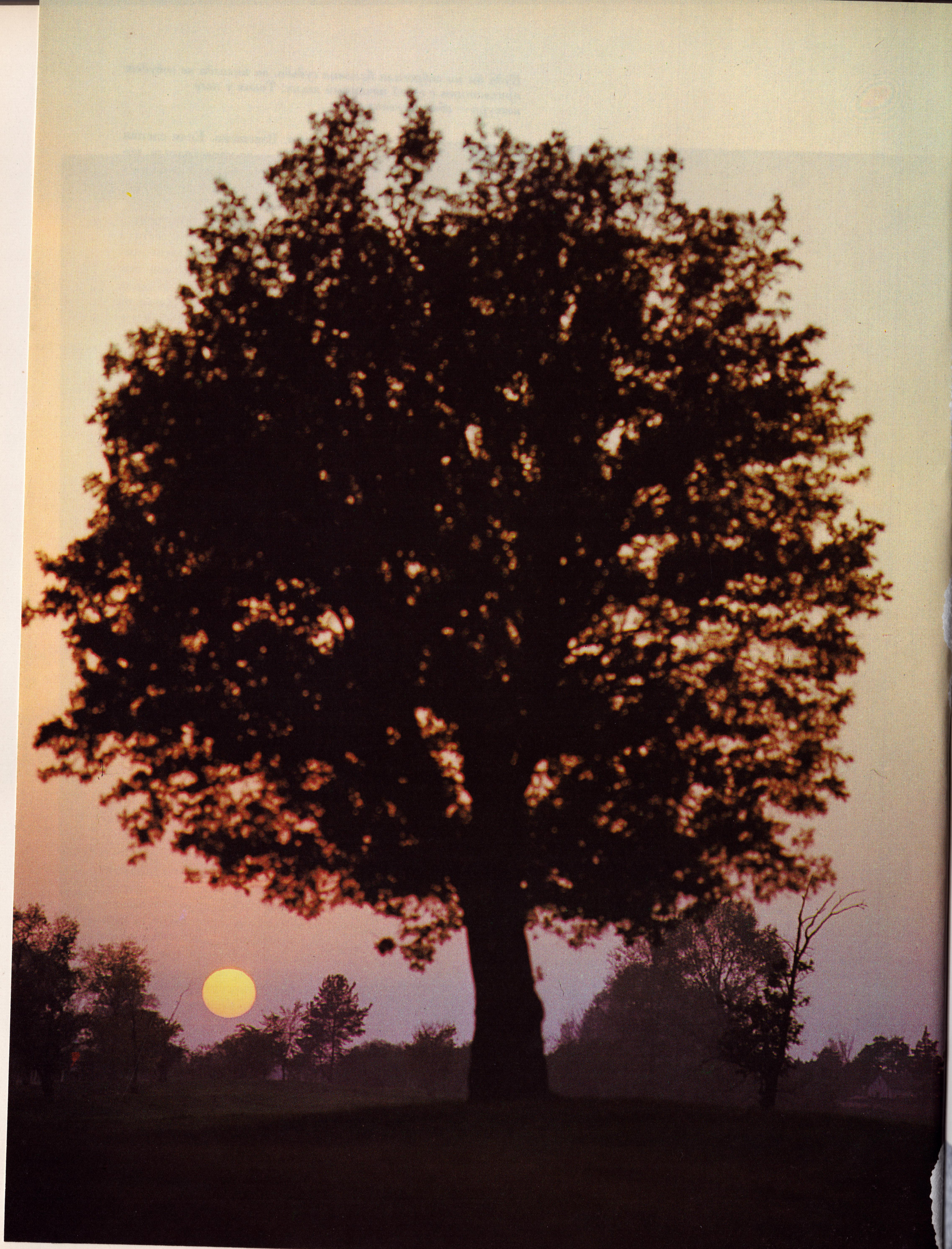
давно решено. Взвешено. Если сделан выбор. А выбор — за магистралью, которую строил и построил. Устраивает тебя экскурсия в творческую лабораторию фотохудожника?

— Не то слово. У тебя получилась отличная новелла. И очень кстати употребил ты здесь слово «взвешено». Я сразу взглянул на весы — они выглядят уже не так обыденно. И даже этот человек, забравшийся куда-то на край земли, уже не кажется обойденным вниманием... Смущает, откровенно говоря, чемодан — он будто стоит наготове.

— Не обращай внимания. Это особенность кочевого быта.

Кочуют бамовцы немало. Но когда есть возможность, стремятся жить как все люди. И смотришь: в только что построенном поселке уже и почтовое отделение открылось, а дощатые стены времянок густо покрываются почтовыми ящиками всех видов и размеров. (Конечно, так много почтовых ящиков на одной стене — это еще и свидетельство бытовой неустроенности. Впрочем, об этом уже говорилось. Здесь же хочется сказать о другом важном значении запечатленного на фотографии образа.) Кажется, что это и не стена вовсе — огромная карта страны с нанесенными на нее обозначениями больших и малых городов. А бамовец? Не успеет он осесть где-нибудь хотя бы на месяц, как спешит немедленно оповестить всю родню на Большой земле о своем новом временном адресе. Пишите скорее, на забывайте. Я жду. Даром что ли почтовый ящик по всей магистрали за собой таскаю?

И письма идут. Успевай только читать. Но ведь бамовец хочет читать не только письма. Письма что? Все живы-здоровы, люблю-целую, скучаю-приеду... А тут книжный магазин открылся, приглашает — выбирай! ...И все-таки. Выскочить в одном свитере на снег, торопливо заглянуть в почтовый ящик и с нескрываемой радостью обнаружить среди газет и журналов скромный конверт. Письмо! Думал, не дождешься, уйдешь недельки на две на трассу. А теперь будет что читать и перечитывать. А потом написать ответ. И замереть в ожидании нового письма. Счастливое состояние.



Медовый месяц

Поговорим о жизни. И не только о супружеской.

Время, когда магистраль и все, что с нею было связано, окружали всенародная любовь, забота и внимание,— это время было медовым месяцем Байкало-Амурской магистрали. Магистраль переживала свои самые счастливые дни. Охотно предупреждались все ее нужды и желания, даже, кажется, капризы. Ни у кого не вызывала сомнения приоритетность таежной трассы, ее, так сказать, внеочередность в наших повседневных делах и заботах. Сейчас это стало забываться: новое время — новые приоритеты. Но так было.

Так было. Страна и люди делали погоду для магистрали, веря, что и магистраль, когда она распрямится, растянется на три тысячи верст, уже сама будет делать погоду для всей страны и для каждого из нас. Таким был медовый месяц магистрали.

Сейчас БАМ чем-то напоминает человека, который, едва успев справить совершеннолетие, был послан «в люди». Но то славное время, когда складывался характер магистрали и ее строителей,— разве забудешь его? И оно не забыто. Его хранит дерево, сквозь густую округленную крону которого настойчиво пробиваются солнечные лучи. Его хранит память о том дне, когда весело крутилась карусель, а фоторепортер длинной трехсекундной выдержкой смешал на снимке все ее огни, чтобы получилось ночное солнце.

Пока бамовцы отдыхают, к встрече с ними как всегда тщательно готовится корреспондент радиостанции «Юность».

И не угаснет в памяти тихий беззаботный вечер где-то у подножия Кодара, когда, отбросив на время все треволнения, связанные с чудовищно тяжелой проходкой тоннеля, ты гулял в обнимку с женой или невестой (скорее, с невестой). Гулял и в который раз поражался этой здешней красоте...

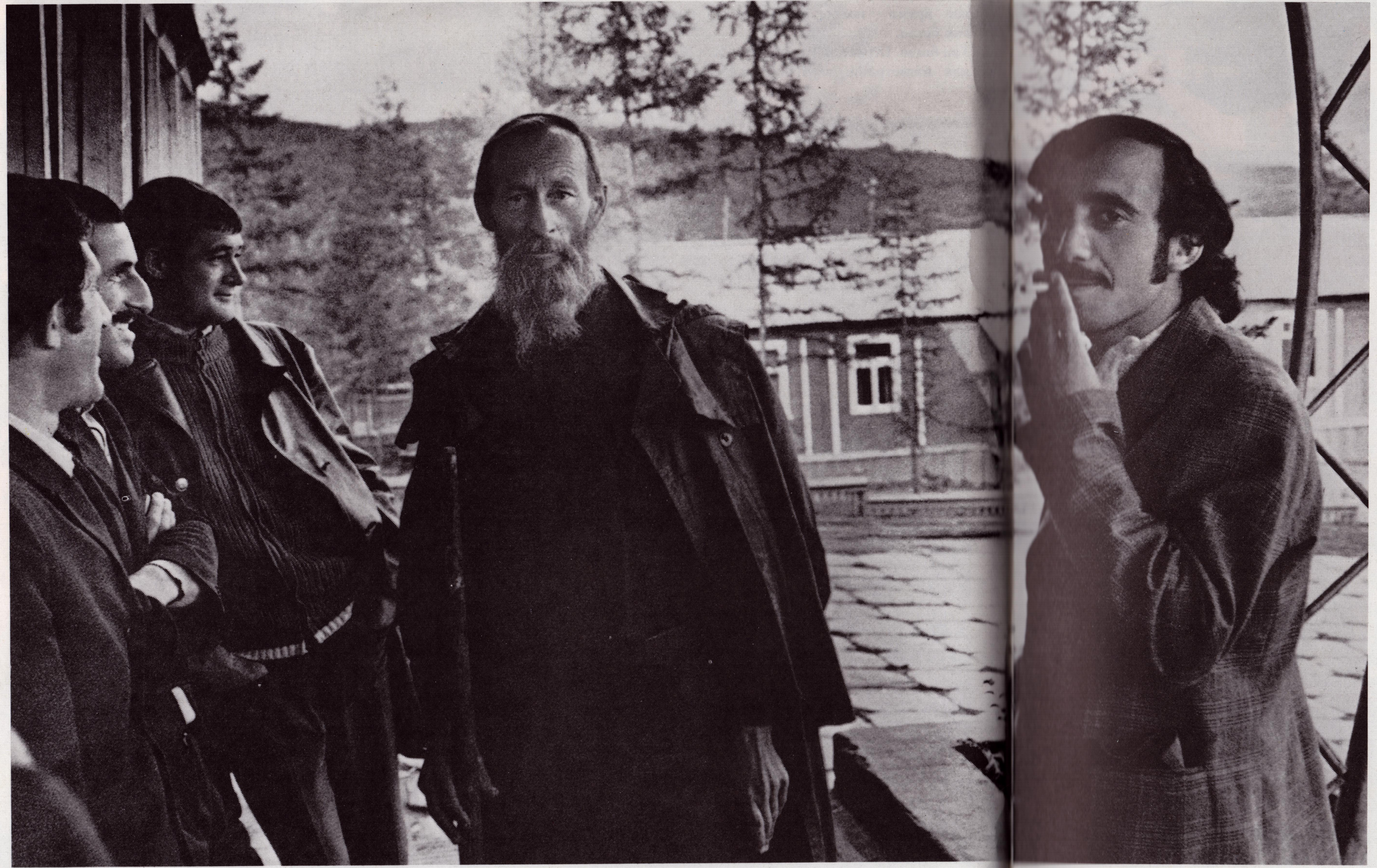
С трудом отыскал Людмилу Семину. Вот она, на крошечном снимке, приводит себя в порядок. Несколько раз звонил ей на работу, домой, к друзьям. Безуспешно. А, собственно, на что я рассчитывал? Что специальный корреспондент радиопрограммы окажется домоседом, кабинетным работником? Наивно. Ведь репортера ноги кормят. Отправилась, видно, за материалом куда-нибудь на Дальний Восток. Или опять на БАМ. Она его знает с пеленок. Все десять лет ударного строительства магистрали она также ударно на ней работала. Почти каждое утро ее голос приветствовал бамовцев в совместных выпусках «Маяка» и радиостанции «Юность». Горячее, памятное для Людмилы Семиной время. Ее успели узнать, признали на БАМе своей. Многое смогла бы припомнить Людмила из той поры, которую назвали медовым месяцем магистрали...

Раздался звонок: «Вы меня искали? Я — Людмила Семина».

Людмила, радиожурналист, оказалась не очень словоохотливой. Да, было всякое, говорит, сразу не припомнишь. «Я была практически на всех праздниках магистрали. Но ни в одном из них так и не приняла непосредственного участия. Особенность нашей работы. Все свои сообщения мы должны были начинать со слова «сегодня». Иначе их не пропустят в эфир. И в то время, когда остальные собирались за праздничным столом, мы торопились на ближайший узел связи, чтобы перегнать репортаж в Москву. Торопились, конечно, сильно сказано. Какая скорость по бездорожью? Но успевали все-таки всегда». Так журналисты равнялись на бамовцев.

Людмилу трудно было разговорить. Кажется, что даже безмолвные снимки красноречивее.

Совсем не «бамовского» возраста человек в окружении молодых, явно с далекого юга ребят. Что их свело перед фотообъективом? Пойди, догадайся по этим глазам — они смотрят так по-разному. Может, встретились случайно? Как эта милая парочка, ни от кого не скрывающая своей нечаянной радости?



А этим молодым скрывать уже действительно нечего — пара, супружеская пара. В новой, семейной жизни теперь важно научиться сохранять равновесие, поддерживать его, рассчитывая только на себя. Дорога у них, как видим, магистральная, прямая, ясная. И друзья надежные, всегда готовы протянуть руку помощи. Так и кажется, что все это сохранится надолго, навсегда — бесконечные рельсы, по которым так хорошо идти в обнимку с красивой невестой, и беспредельно преданные друзья, готовые в трудную минуту поддержать, предостеречь от неверного шага...

Как вам нравится эта откровенная инсценировка? Я даже слышу почти умоляющее: «Ну, веселее, ребята. Ведь у вас сегодня свадьба. Такое событие. Вы такие счастливые. Улыбайтесь. Вот так. Идите на меня. Не качайтесь, не падайте. А вы, ребята, поддержите их. Хорошо-о! Отлично! Еще один кадр. Еще. Так. Спасибо. Поздравляю. Будьте счастливы, живите дружно. Ох, как здорово невеста смеется. Миноточку... Ладно, увидим, что у нас получилось».

Получилось. Мы это видим. И что с того, что инсценировка? Люди-то настоящие. И свадьба. И друзья. Подделать их невозможно. Как и тот кусок магистрали, что крепко впечатан и в кадр, и в жизнь новобрачных. Где они сейчас? Остались на БАМе? Или, сделав положенное и даже сверх того, вернулись на родину — куда-нибудь на Украину или в Литву. Чтобы растить детей и продолжать работать. Работать так, как научились на магистрали...

Они, возможно, узнают себя на снимке. Может, и письмо еще напишут: пришлите, мол, фотографию; вы нас тогда просто замучили, а теперь мы видим, что из этого получилось, и это нам очень дорого.

Как важно в семейной жизни научиться всегда сохранять равновесие и рассчитывать только на себя.

Неустроенность походной жизни никогда не мешала им строить свою жизнь в полном соответствии с представлениями о человеческом счастье.

Сколько людей осчастливил БАМ! Об одной такой истории мы расскажем отдельно — и рассказ этот впереди. Но и другие истории, другие встречи, после которых приходило внезапное решение не расставаться,— как эти встречи похожи и не похожи. Хотя еще классик авторитетно утверждал похожесть всех счастливых семей.

Возьмите, к примеру, этого не очень дружелюбно глядящего на нас молодого человека. Он, наверное, тоже счастлив — ведь спутницей его жизни стала такая милая девушка с затуманенным взором. Среди окружающей слякоти, в условиях кочевья они создали семью, сумев, надеюсь, сохранить чистоту и уважительность отношений. И пусть над ними всегда сияет радуга всеми своими цветами. Пусть они вместе с магистралью построят и крепкую семью. Их ждет немало радостей. Таких, как приобретение детской коляски и первые шаги их будущего малыша. И пусть они никогда не забывают, с чего все началось — с первого шага навстречу друг другу.

И не бейспокойся, дружище, никто из нас твою невесту похищать не собирается...

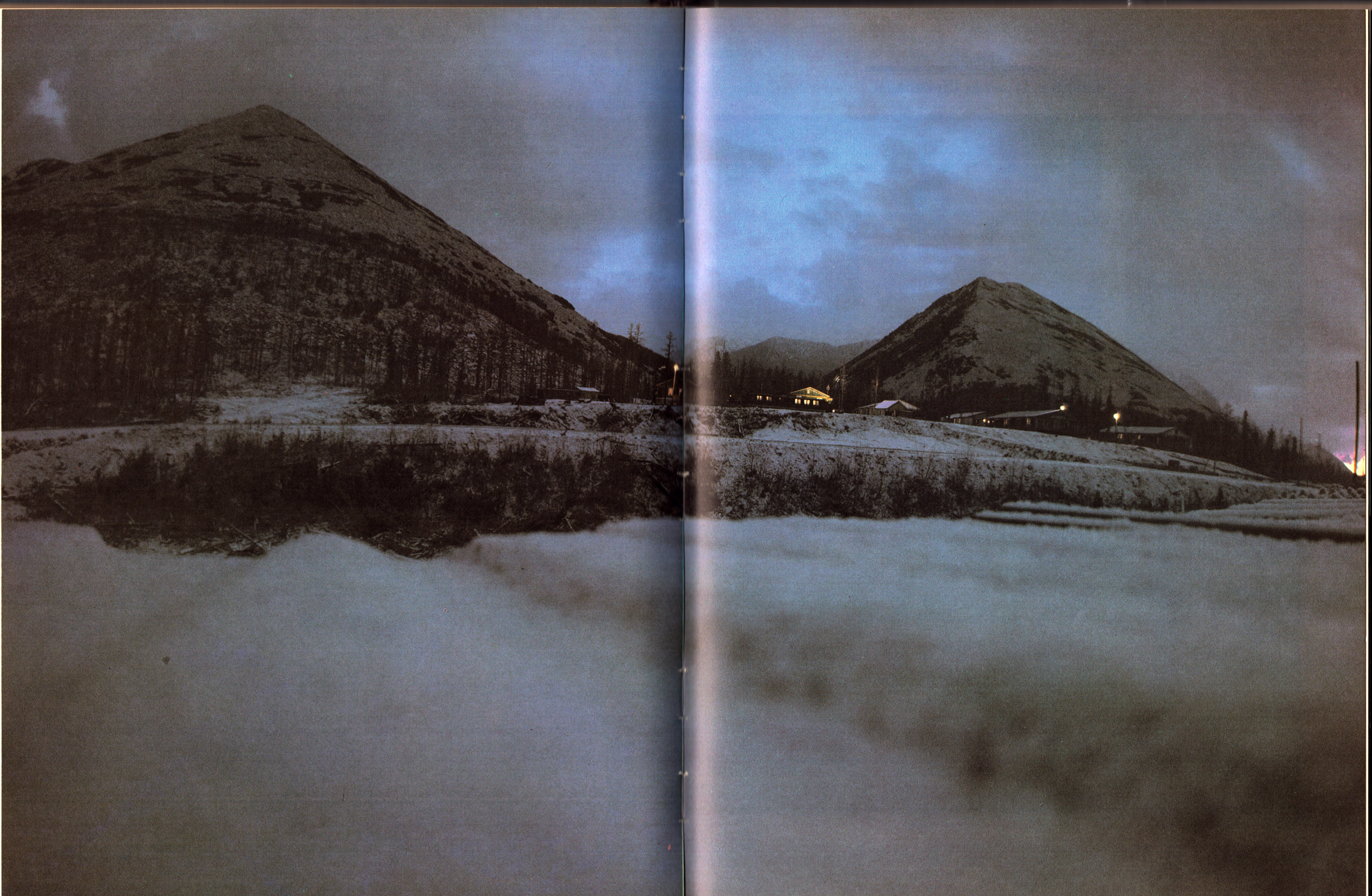
Не беспокоится же Рашид Гиниятуллин, который снова встретился нам. Он стоит крупным планом на фоне праздничной сутолоки. С лентой через крепкое плечо. Лента означает, что Рашид — одно из главных действующих лиц начинающегося торжества. Глаз фоторепортера буквально выхватил его из людской толчеи — сильного, широкоплечего, со спокойной улыбкой много и хорошо поработавшего человека. Богатырь. Знаменосец.

На БАМе Рашид с 1974 года, с самого начала, значит. Ему в то время было 24 года. Уже, вроде, и не маленький, а к настоящему делу не успел прибиться. И тут в Иркутске объявили призыв на магистраль. В составе областного отряда Рашид и прибыл на БАМ, в поселок Магистральный. К финишу стройки он шел на «бронепоезде» знаменитого Ивана Варшавского. Работа монтера пути, конечно, не мед, но и не всякому ее доверишь. Только таким, как Рашид, как Слава Огородничук, как Володя Бочков и Ярослав Залищук. Все они — друзья по самой сложной, тяжкой работе. Вот почему на празднике они — главные действующие лица.

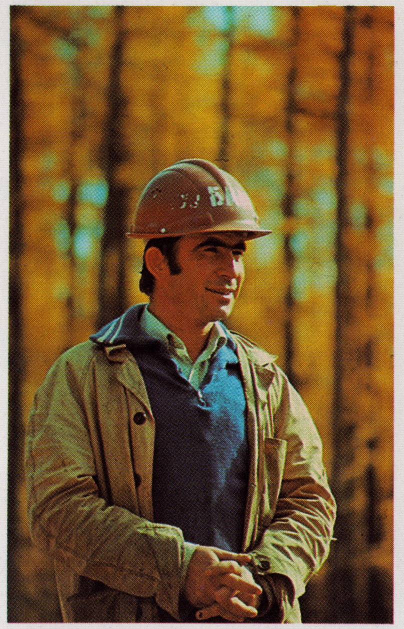
За несколько минут до начала торжественных речей Рашид Гиниятуллин, смирившись с тем, что фоторепортеры, кажется, вознамерились чуть ли не «запротоколировать» каждый его шаг, сам обратился к ним: «Ладно, снимите нас с женой». Шпалы, только что уложенные, уже начал покрывать снежок, и он как-то неловко, словно стесняясь людей, обнял ее за плечи. А над ними, как бы осеняя и защищая, застыла стрела родного путеукладчика.

Что делает бамовцев такими сильными и жизнерадостными? Для многих ответ простой: семья — надежная, крепкая, верная.

...Уйдут, укатят праздники. Унесутся в тайгу вереницей рыжих, как апельсины, «Татр». И как синоним жизни, бесконечной и трудной, будет продолжена работа. Работа, которая одна только и может уберечь нас от пустоты и опустошенности. Которая помогает жить вполне со временем и самим собой и воспринимать радость бытия не только по красным дням календаря. Посмотри на эти горы — там, на следующих страницах книги. Похожие на древнеегипетские пирамиды, они как бы постоянно напоминают: думай о вечном. Живи без передышек. Будь нужен.



Счастье Тариэла Шекиладзе



Этот мужчина и эта женщина встретились на БАМе случайно. Теперь они — семья, счастливая семья.

Тариэл и Татьяна.
Присмотритесь к ним...
Ну, а теперь, если вы их уже внимательно рассмотрели, вернемся к истории, которую я уже обещал рассказать.
Итак, на БАМ приехал однажды Тариэл Шекиладзе — проведать брата.
Брата звали Гулади, и он одним из первых уехал в составе грузинского отряда строить БАМ. Тариэл любил брата, скучал по нему, все искал удобного случая вырваться на магистраль, посмотреть, как Гулади устроился в далекой Сибири и долго ли собирается там жить.
Сам Тариэл, будь на то его воля, никогда бы не покинул родную Чиатуру, известную всем нам по школьному курсу географии как богатое месторождение марганца. А для Тариэла Чиатура дорога и помимо всяких полезных ископаемых. Одно слово — родина. Он здесь всегда жил. Потом стал работать. Шефером. Хорошо работал. Вообще, все у него складывалось хорошо. Плохо только, что брат, любимый брат уехал. И умудрился так далеко уехать, что когда Тариэл в Чиатуре ложился спать, Гулади на БАМе уже просыпался. Все наоборот...
Взял Тариэл отпуск. Поехал к брату. Заодно решил страну посмотреть. А что ему — он парень молодой. Неженатый к тому же.

Много интересного повидал в поездке Тариэл. Многому поразился. Брата повидал живого, здорового, веселого. Очень был удивлен и обрадован тем, что название станции, которую строили в тайге брат и другие земляки, напомнило Грузию, звуки родной речи — Ния... А потом пришел черед удивляться брату Гулади и его друзьям.
В один прекрасный день они узнали, что долго замышлявшаяся поездка Тариэла на БАМ оказалась поездкой в один конец. Раздумал Тариэл возвращаться в родную Чиатуру, в солнечную Грузию.
Тариэл встретил Татьяну. И остался.
Уехал брат, уехали многие земляки. На их место из Грузии приехали другие ребята. И они, в свой срок, тоже вернулись на родину, уступив место новым молодым и горячим. Только Тариэл никуда больше не уезжал. Он навсегда остался в Сибири.
Приезжайте в Икабью, найдите дом супругов Шекиладзе — и вы поймете, почему Тариэл оставил Чиатуру. Вместе со своей женой Татьяной он встретит вас как самых дорогих гостей. В грузинском доме умеют встречать гостей. А здесь, в Икабье, грузинский дом вас встретит сразу и с кавказским, и с сибирским гостеприимством. И не имеет значения, что в Икабье они поселились не так давно, что поменяли до того немало мест, что за их плечами Усть-Кут и Ния. Приезжайте, и вы увидите счастливых людей.
Я пока ничего еще не сказал о Татьяне, коренной сибирячке, из-за которой так круто изменились планы Тариэла. О Татьяне, благодаря которой Тариэл Шекиладзе стал трижды счастлив. Счастлив обретенным за три тысячи километров от родного дома семейным очагом. Счастлив найденным здесь призванием в плотницком труде. Счастлив тем, что у него теперь стало две родины — Грузия и БАМ. И все благодаря выпускнице Читинского пединститута, которая преподает сейчас бамовским ребятишкам английский язык. Он им пригодится — ведь БАМу предназначена серьезная роль в международном экономическом сотрудничестве.
Но вернемся к Татьяне, вернее, к снимку, где она ведет урок. Вы его хорошо рассмотрели? Заметили по правую руку от нее малыша дошкольного возраста? Это ее и Тариэла сын, Эдуард Шекиладзе, 1983 года рождения. Наша книга выходит в 1990 году, а снимок сделан, по крайней мере, тремя годами

раньше. Маленький Эдик не мог еще быть школьником. И сидит у мамы на уроке не из врожденной любви к английскому языку. А почему — вы, наверное, догадались. И вспомнили: в такой ситуации оказался и малыш Александра Маслова, которого он, начальник комсомольского штаба, вынужден водить с собой на работу по причине отсутствия детского сада. Непорядок, конечно...

Что ж, пока откроется детский сад, маленький Эдуард не будет терять времени, начнет на радость папе и маме усваивать сразу три языка одновременно — русский, грузинский и английский. Полиглоты стране нужны. Гамарджоба, Тариэл!

Пусть будет всегда счастлива твоя семья.

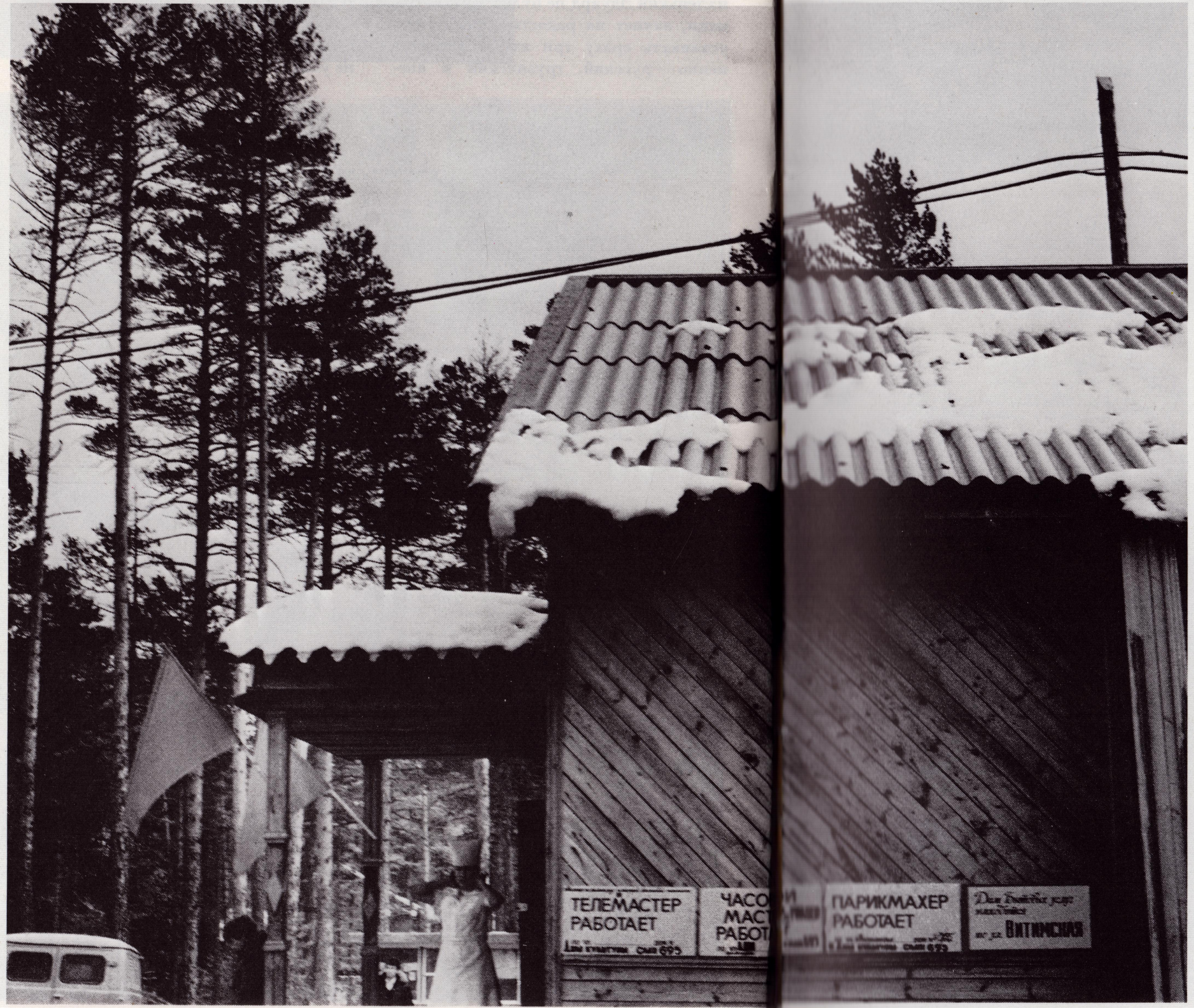
Пусть берут пример с тебя твои друзья и знакомые, когда им надоест быть холостыми. На магистрали в одиночку долго не продержишься. Магистраль любит людей основательных, которые, осмотревшись, решают обустроиться здесь всерьез. Бросают якорь. Обзаводятся семьей. А построишь дом, обязательно пусти вперед кошку. Не зря же в народе говорят: «Кошка в дом — счастье в нем». И через несколько лет уже не узнать завзятого, казалось, холостяка. Стал человек, как говаривали в старину, домовитым мужиком. Значит, нашел место в жизни и свое счастье.

И не обязательно, подобно Тариэлу Шекиладзе, ехать за счастьем так далеко. Но вот относиться к семье, как Тариэл,— это обязательно. Любить и думать о ней.

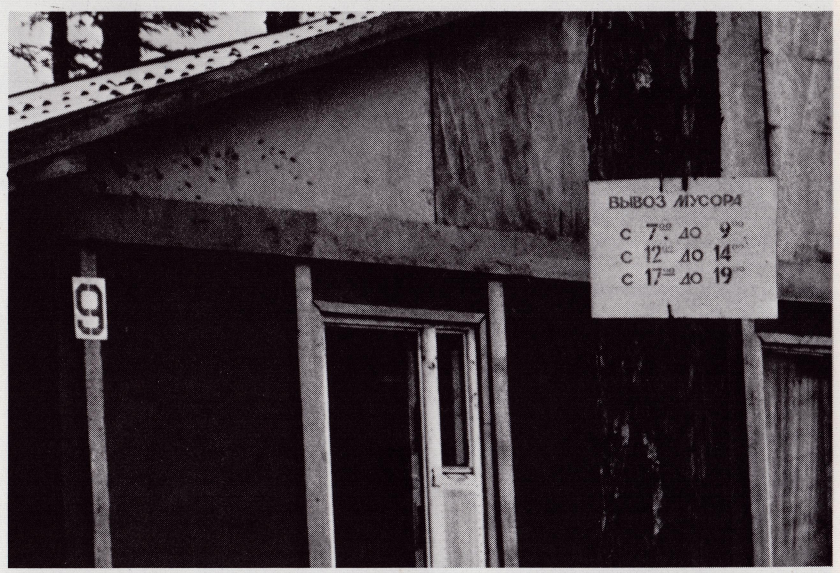
И растить маленького сына.

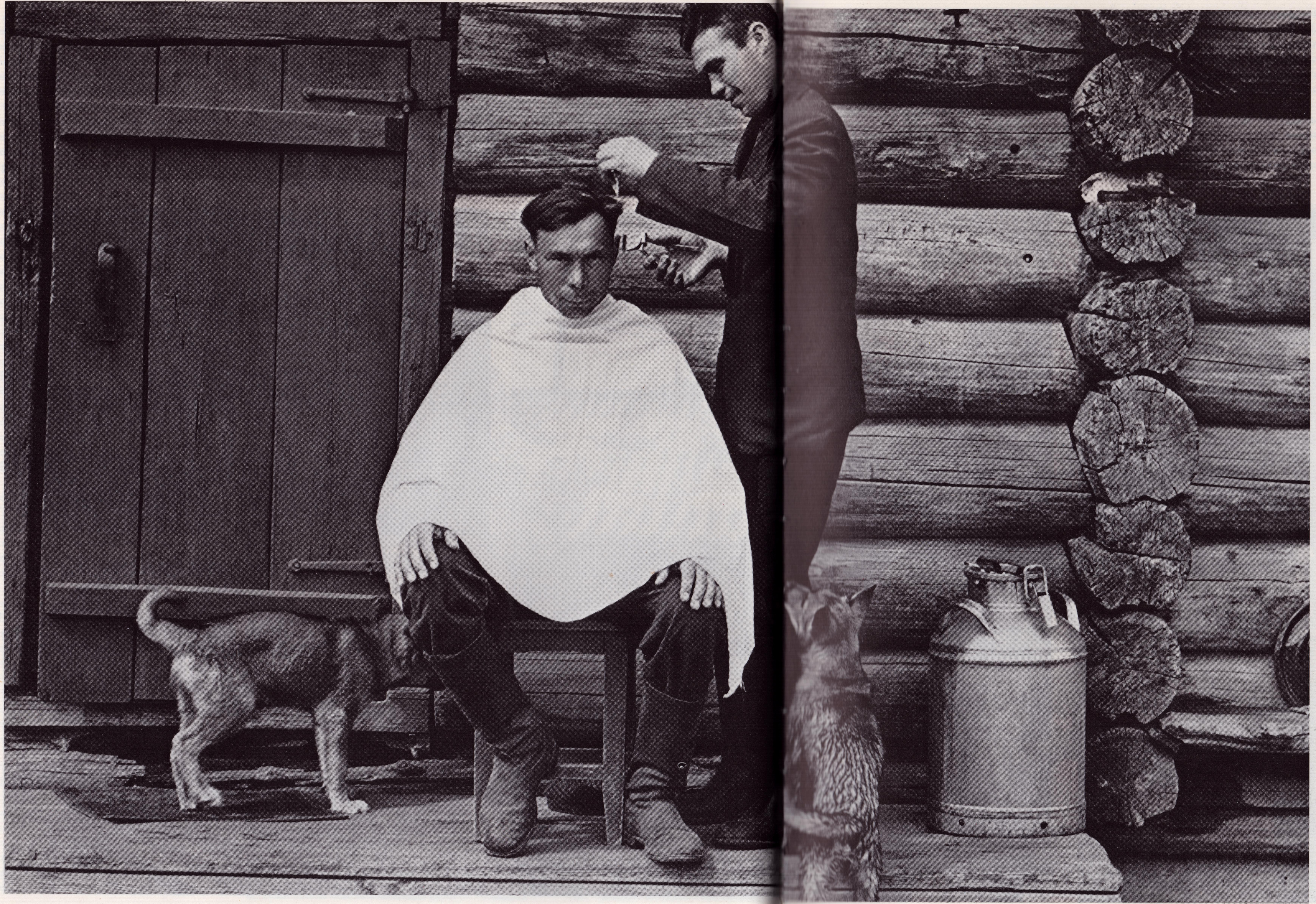
Время обживать землю

...Сижу и ломаю голову: продолжать ли разговор о семейном счастье или перекинуться на сюрреализм?
Хорошо, поговорим еще немного о семье. Согласимся с истиной, что счастливая семья держится на любви и согласии. И усомнимся в другой: с милым и в шалаше рай. Положа руку на сердце, даже любящее — долго ли проживешь в шалаше пусть с самым распремилым? То-то и оно. Пойдут дожди, мороз ударит, а в шалаше ни крыши надежной, ни, естественно, центрального отопления. Нет в этом славном шалаше ни горячей воды, ни водопровода. Вообще, нет всего того, что предоставляют нам коммунальные и бытовые службы. Я не хочу сказать, что современный человек так избалован всеми этими удобствами, что жить без них уже не сможет. Многие до сих пор ничего такого не имеют — но мечтают иметь. И будут, наверняка будут иметь. Но только не в шалаше.
Не будем вести меркантильных подсчетов. Человек может обходиться без многого, если потребуют обстоятельства. Но даже самые чрезвычайные обстоятельства не могут продолжаться вечно. А жизнь у человека одна. И прожить ее хочется и достойно, и с удобствами, которые может предоставить цивилизация.
Так и случилось вскоре. На смену палаткам пришли дощатые бараки времянок. А потом появились и настоящие дома из кирпича и камня, в которых можно было жить и в холодную осень, и в долгую сибирскую зиму. И смотреть телевизор.
Жизнь стала налаживаться, обретать привычные, удобные очертания и признаки. Раз появился телевизор, не заставил себя ждать и телемастер. В тайге эти аппараты выходят из строя ничуть не реже, чем, скажем, в Москве или в Тамбове. То же касается и работы холодильника — барахлит регулярно. Вот это по-нашему. Это привычно и возвращает к нормальной жизни. Райской жизни.
Но шутки в сторону. Бамовцы, как и все мы, непрочь сходить в кино или концерт. Почитать, посмотреть телевизор. Еще ему нужна баня, парикмахерская, спортзал — все то, что украшает человека и его жизнь, освобождает от мелких, как это все еще принято считать, забот и поднимает настроение.



А настроение у бамовца, мы помним, должно быть без резких перепадов. Он прибыл сюда обживать эту землю.
И для бамовцев старались. Можно судить по снимкам, сделанным в различных точках магистрали — Нерюнгри, Куанда, Леприндо... Приятно читать эти сделанные по трафаретке таблички: телемастер работает, парикмахерская работает, часовой мастер работает, дом бытовых услуг работает... Звучит, правда, немного однообразно и несколько сурово, но — работает, работает, работает. Работает для людей. Помогает им с бóльшей уверенностью обживать эту неподдающуюся ни на какие уговоры землю. Только делом, серьезными и добрыми намерениями можно расположить ее к себе. Как расположили ее к себе коренные жители, поселившиеся здесь еще в давние времена.





Край кержацких бревенчатых срубов... Его разбудила магистраль. К встрече с ней надо серьезно подготовиться.

Стоп. Тут-то и начинается «сюр». Откуда этот приземистый сруб и люди, так не похожие на тех, кто фигурирует в нашей книге? Может, перед нами часть экспозиции этнографического музея? Ничуть. Такие избы во множестве рассыпаны вдоль магистрали и, видно, не скоро потеряют свое практическое значение как жилье. Живут в этих, по ощущению — доисторических, но крепких срубах такие же крепкие люди. У тайги от них секретов нет, они с ней хорошо ладят.

И все-таки при взгляде на этот черно-белый этюд, словно взятый из эпохи немого кино, в памяти всплывают какие-то полузабытые слова, почти вышедшие из употребления — лешаки, кержаки, домострой... И морочит голову страшное подозрение: а существовала ли в то время, когда их снимали, фотография? Вот такой статус кво...

Между тем, представленная на снимке глухомань медленно, но верно уходит в область преданий. Однажды утром эти безмятежные жители тайги уловили новые, непривычные для себя звуки и голоса. Они, конечно, знали о строительстве магистрали, но ее до сих пор не было ни слышно, ни видно. А она приблизилась, пришла, чтобы в корне перевернуть уклад, складывавшийся многими поколениями.

Обеспокоены не только люди, но и собаки. Этих преданных животных не совсем точно называют другом человека. Правильнее будет сказать, что собака — друг о д н о г о человека. Поэтому любой незнакомец, хоть он и человек, для собаки означает одно — опасность, угроза. Пришел чужой — поднимай тревогу.

Однако особой тревоги в действиях своих хозяев они не наблюдают. Напротив, люди словно к празднику готовятся, ждут дорогих гостей. Гости хоть и не совсем званые, но и не такие уж, чтобы совсем неожиданные. С магистрали. Городские. Стало быть, надо и подготовиться как следует. Мол, пусть знают, что хоть и живем в глуши, а щи лаптями не хлебаем. У нас вот и машинка. Сейчас подправим прическу, умоемся, наденем свежие рубахи по такому случаю — и милости прошу к нашему шалашу.

Посидим, поговорим, может, чего полезного гостям посоветуем. Послушают они нас, прислушаются обязатель-

но. Не зря же мы здесь век куковали, не одни только пни корчевали.
И все-таки, согласитесь: вас не оставляет ощущение, что все это — срубы, кержаки — понарошку? А вот бамовцы сомнений в своей реальности не вызывают. Уже начал складываться этот особый характер — бамовский. И не надо быть большим экспертом по части психологии, чтобы определить черты этого характера. Деловитость, неприхотливость, широта натуры, неисчерпаемый оптимизм и полное отсутствие зажатости. Бамовца непросто сбить с толку. Или испортить ему аппетит. Признайтесь: в такой столовке, где вам буквально тычут в лицо не очень приветливыми напоминаниями типа «У нас нет мам — убери посуду сам», с непривычки кусок в горле застрянет. А бамовец ест, не обращая на это никакого внимания, и о собаке не

Примерка, сплошная примерка. Магистраль примеряется к тайге. Люди со своим укладом примеряются к магистрали. Жить можно.

забывает. Ему не до таких тонкостей. Он и посуду уберет, и за обед спасибо скажет. Может, он и не очень вкусный (не мама готовила), зато горячий. Все теплей будет на морозе. А усложнять, считает бамовец, не надо. Будь проще — и люди к тебе потянутся.
Что до простоты, то чего уж проще, чем ситуация с автолавкой. Ее, видно, давно ждали. Раскупили почти весь товар сразу — до следующего приезда. Вот и обувку, наконец, можно приобрести приличную. Где примерить? А нигде — прямо на земле. К чему только не примерялся бамовец на этой земле. Не жизнь, а сплошная примерка — под ситуацию, под себя. Так что, примерить туфли — пустяк. Тем более, что он, может, не примерять собирается, а переобуться. Надоело ходить по БАМу в стоптанных босоножках. Пройдется в новых ботинках.

Бильярд для одиннадцати? Это же целая футбольная команда. Погонять бы мяч. Но в лесу не очень разгонишься...

Все просто и ясно, как день.
Как этот солнечный
день в беседке...

Попробуйте заглянуть через плечо и выяснить, что его так заинтересовало в газете? Увидел фотографию знакомого? Или — свою собственную? На БАМе никого подобным не удивишь и сам не удивишься. Пожалуй, БАМ — единственная в истории стройка, почти все участники которой были героями газетных и журнальных публикаций. В нашей стране их несколько тысяч, и практически каждое издание по меньшей мере раз в месяц писало и давало снимки о БАМе и о его людях. Так что, в моем утверждении почти нет никакой натяжки.
За примерами далеко ходить не надо. Книга, которую вы держите в руках, вобрала триста фотографий. Цифра немалая. Но она меркнет перед другой. 10 000 — именно из такого числа снимков шел их отбор для нашей книги. Те, что не попали,— не пропали. Они были опубликованы. Как, впрочем, и те, что попали в книгу. Страна узнала своих героев. Их были тысячи...
Увлеклись мы что-то статистикой, а тем временем назрел решительный карамболь, и игра вот-вот завершится. Кий перейдёт к кому-то из этой терпеливой десятки. И все начнется по новой. Бильярд — игра увлекательная. И эти люди, безусловно, вправе сами решать, чему отдавать предпочтение в минуты отдыха — зеленому сукну или зеленой лужайке. Кому что нравится. Ну, а если вас, читатель, заинтересует вылазка на природу, то просто переверните страницу.
К этому добавить, думаю, больше нечего.

Посмотри за горизонт

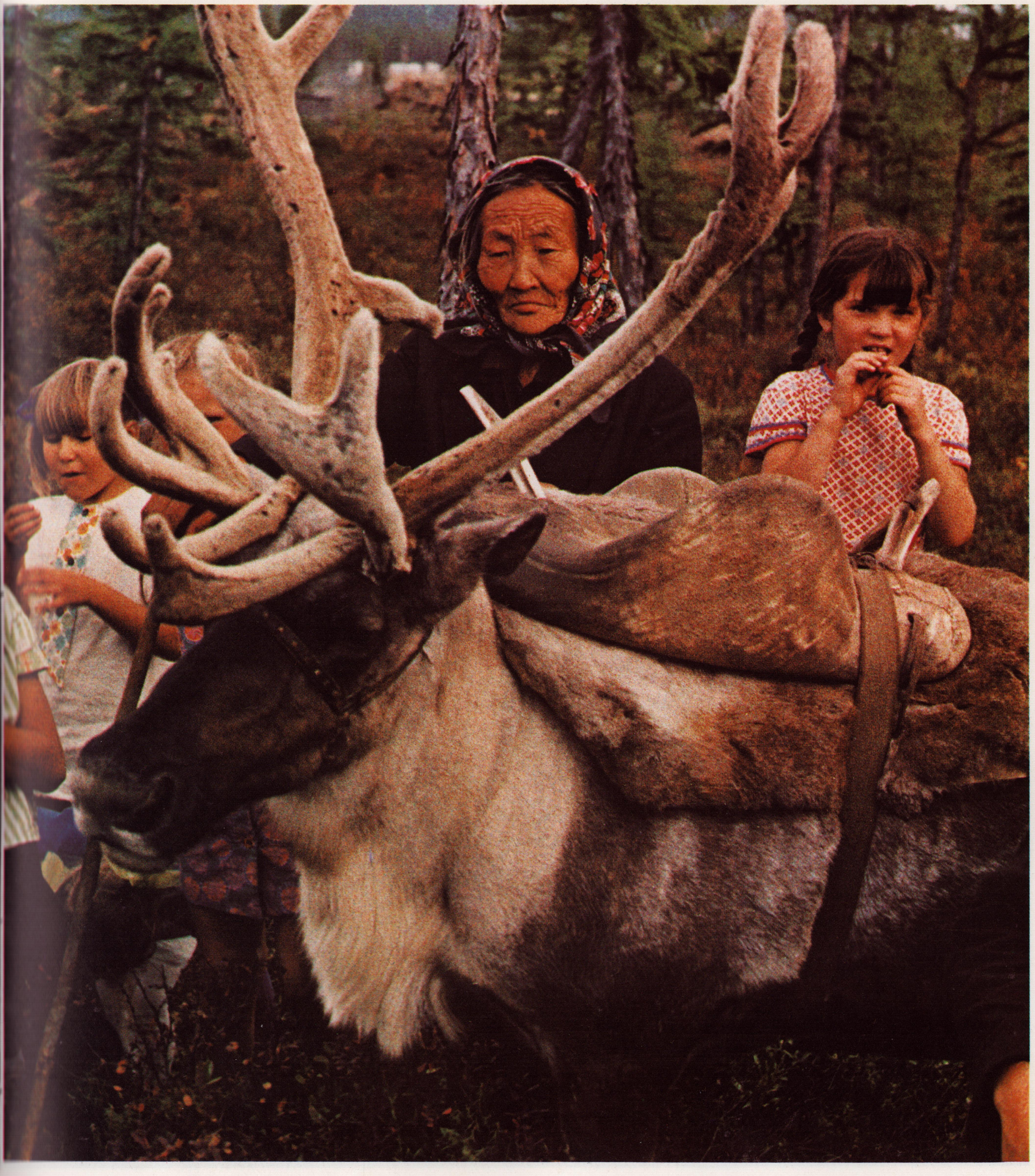
Там небо смыкается с землей. Посмотри — и ты однажды сделаешь удивительное открытие. Еще вчера в той дали ты видел только макушку сосны, а сегодня она встала перед тобой во весь рост, как на ладони. Ты растешь! ...Дети на БАМе. Мы вновь и вновь возвращаемся к этой теме, она постоянно сопутствует нам. Что вообще естественно, а в фотокниге — просто неизбежно: дети так хорошо смотрятся в кадре.

В детском возрасте человек неотделим от природы. Впрочем, как и старики, особенно если они провели всю жизнь вдали от шумных и нервных городов. Дети и старики — что может быть натуральнее, естественнее их? Человек приходит в этот мир беспомощным комочком — приходит, чтобы жить и дальше преобразовывать его. О преобразующей деятельности человека и некоторых ее последствиях мы поговорим в следующей главе. А пока взгляните на него, этого маленького человека, растущего, жадно впитывающего знания об окружающем его мире.

С замиранием сердца приблизились девчонки и мальчишки к таежному жителю — оленю. Его ветвистые рога — как зигзаг непростой судьбы: когда-то он был свободным и гордым, а теперь приручен и ходит под седлом или как там оно в тайге называется. И им спокойно управляет старая женщина с древним и непроницаемым, как вечность, лицом.

По возрасту они, конечно, уже школьники. Но сейчас это не имеет большого значения — лето на дворе. Жаркое скоротечное таежное лето. В такую пору особенно хорошо в Южной Якутии. Вьюжная зимой, она своим летом как бы приносит извинения за недавние проказы. Кто там бывал, согласится. После 50-градусных морозов, когда не то что малышам — взрослым не всегда удается нос на улицу высунуть, так привольно чувствуешь себя в легком платье, в рубашке с короткими рукавами. Гуляй, высматривай, узнавай. Неистребимая любознательность, уверенность, что тебе самому — именно самому — нужно до всего дойти и докопаться, и неотразимое обаяние — вот, как говорится, ключ к успеху. И к сердцу даже этой суровой на вид пожилой якутки. Они быстро найдут общий язык. Много слов не потребуется.

Нерюнгри. Эти ребятишки — ровесники магистрали, старая якутка — ровесница века. Им интересно вместе.

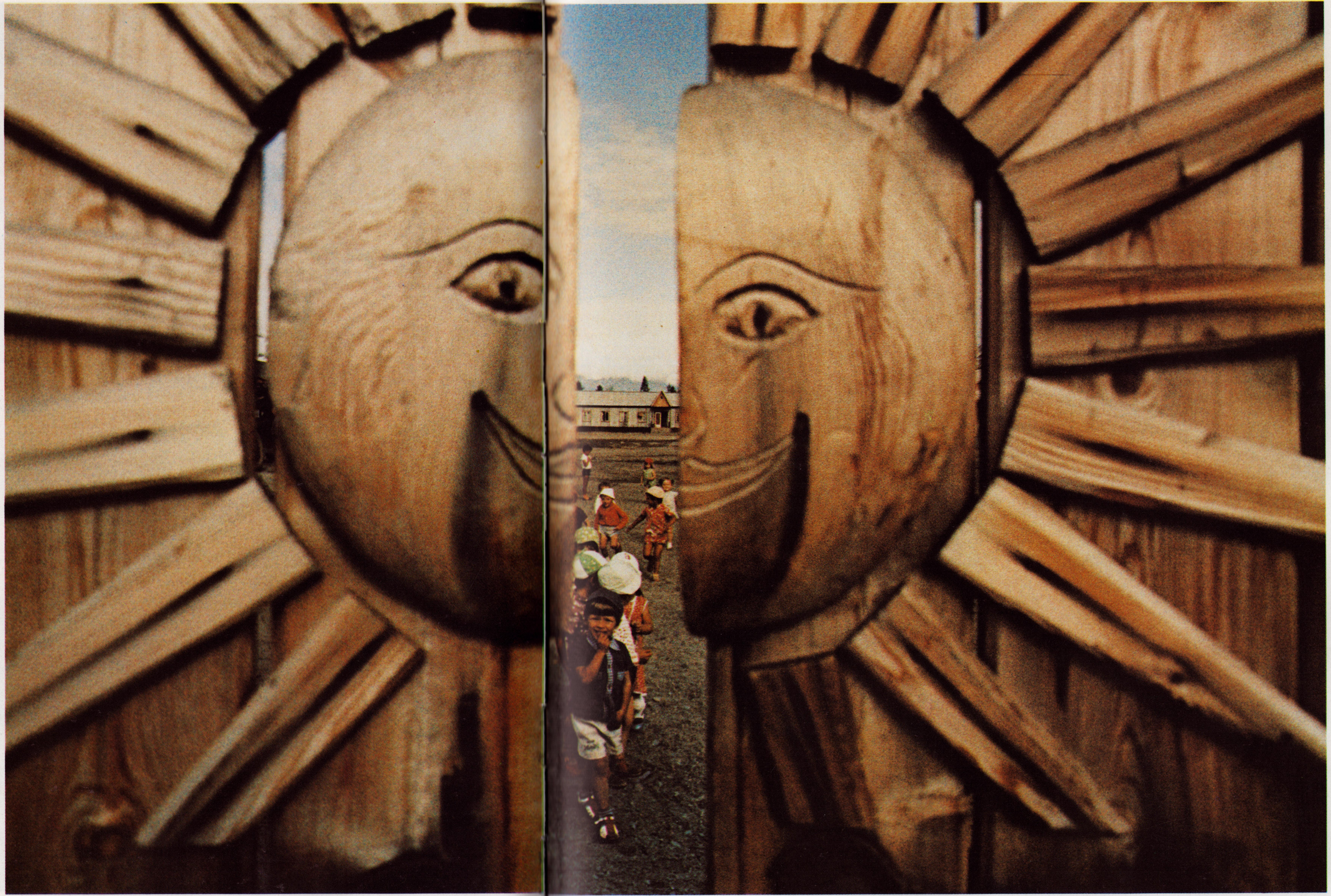


А в детской памяти эта встреча останется на всю жизнь. Как на снимке. Но спешат фоторепортеры. Им некогда. Им, как детям, хочется больше увидеть и больше рассказать. Наскоро прощаются они со старой якуткой. Оставляют ее в столь неожиданной осаде. Дети-то наверняка рассчитывают прокатиться на олене, держась за страшные рога — иначе какой смысл в езде. Не знаем, уговорят ли они бабушку. Мы спешим за фоторепортерами. Они умчались по магистрали на запад, вслед за солнцем.

Чара — станция, где мы оказались. Воздержимся от каламбуров. Не будем задавать фоторепортерам «остроумные» вопросы типа: чем вас Чара очаровала? При взгляде на снимок все становится ясно без слов. Не зря они спешили вслед за солнцем. Солнце само встречает их. И нас, разумеется.

«Солнышко» — так и называется детсад. Для маленьких бамовцев его построили посланцы большой республики, Казахстана. Там много солнца. И одну его частицу они оставили сибирским малышам. Не знаю, сколько в Чаре детсадов было в тот момент и сколько уже построено сегодня, но этот — наверняка один из наиболее популярных. Теперь же «Солнышко» станет самым знаменитым. Не только в Чаре и не только на всей магистрали...

Родиться на заре. Жить с солнцем. Кому еще так может повезти? И это в самом начале жизни.



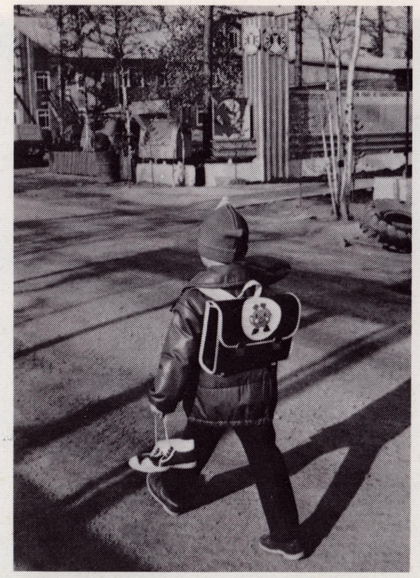
Все равно за ним не угнаться. У него впереди целая жизнь — такая же неповторимая, как и ваша. Но только своя.

Была бы у нас возможность, мы бы в первую очередь всегда строили в новых городах то, что нужно детям. Детсады, школы, бассейны и стадионы, спортплощадки и детские городки, театры и цирки. Чтобы все работало на их рост и развитие. Может, когда-нибудь такая возможность у нас появится. Должна появится, если мы действительно хозяева своего слова и своей земли. Чтобы действительно «все лучшее — детям», чтобы не на словах, а на деле дети были «единственным привилегированным классом в нашей стране». А они, не догадываясь о своем привилегированном положении, пока почти на равных делят со взрослыми их трудности. Мы привычно оправдываемся: временные трудности. Но и детство ведь тоже состояние временное.

Трудности, конечно, закаляют характер. Только вот не пережать бы с ними, с трудностями. Мы в ответе за то, какими вырастут наш сын и наша дочь. Какими будут их самостоятельные шаги по этой земле. Нам и самим надо время от времени заглядывать за горизонт, пытаясь представить себе своего повзрослевшего малыша. Сможем ли мы его узнать? В таком вот чинно шагающем серьезном человеке с ранцем за плечами. Или в отчанном сорванце, который убегает вопреки призывам остановиться, вернуться. Может, он от нас убегает?..

Придет время, и они определятся со своей дорогой в жизни. Помоги им не ошибиться в выборе.

Посмотри за горизонт.

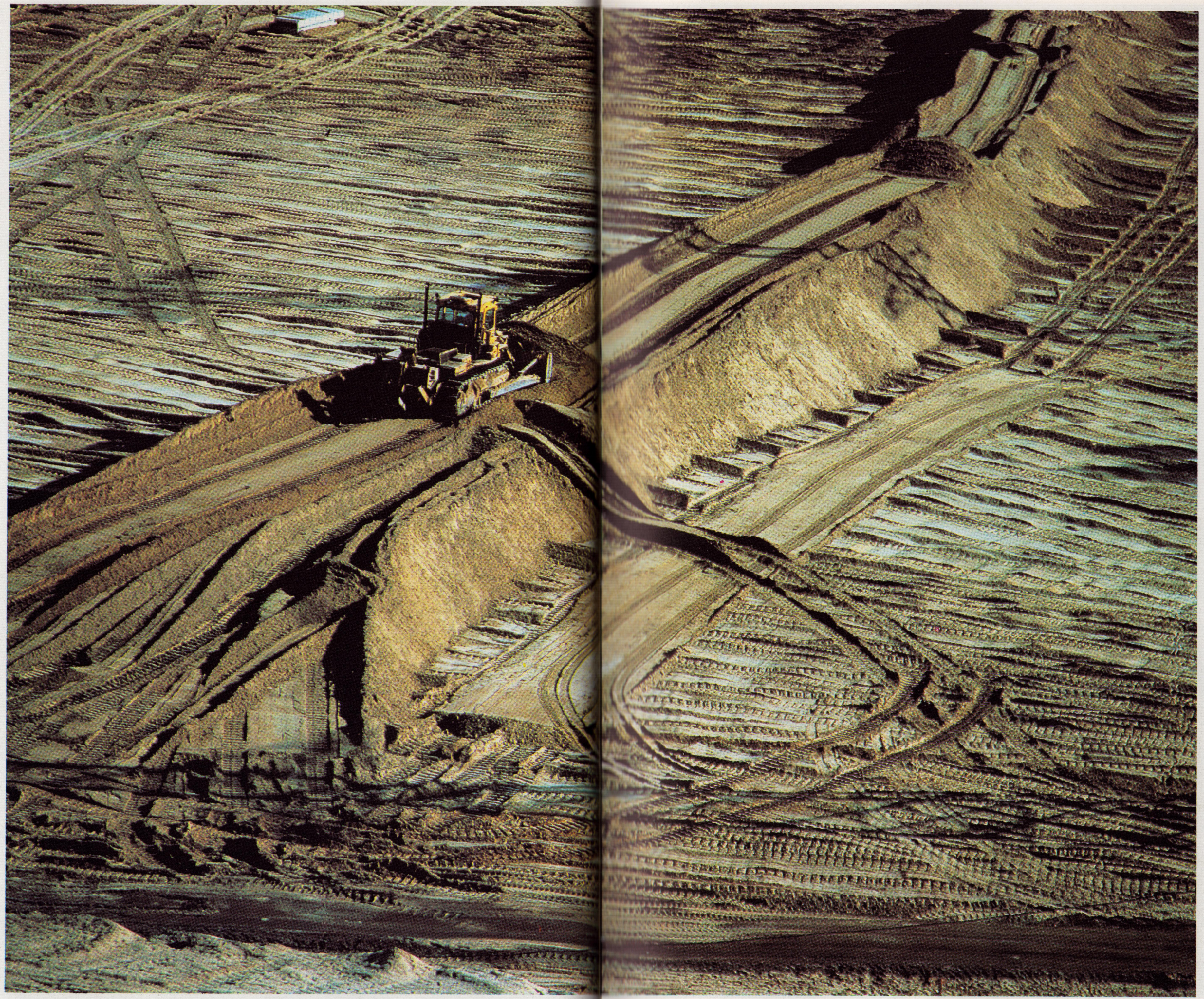


Земная красота

У поэта Анатолия Преловского есть поэма «Насыпь», а в ней такие строки:

> Зачем ищу таежную чистину,
> где восемнадцать лет назад
> я насыпь строил, где через
> долину
> тянулись рельсы, пыль,
> машинный чад?
> Тогда Тайшет роднился
> с Абаканом
> и рвался к Бирюсе. А перед ней
> лежала пашня... С ма̀ху,
> в лоб, тараном
> бульдозерным до самых до корней
> красно-седую обнажали глину,
> содрав для стройки хлеб с земли,
> по озими п р о ш л и мы.
> Клин по клину...

Я вспомнил эти стихи под впечатлением от предыдущей фотографии. И вы наверняка обратили на нее внимание. Крупным планом — огромный, готовый все смести на своем пути нож бульдозера. А вдали — тонкие стволы беззащитных, сиротливо стоящих деревьев.
Спасибо фоторепортерам за снимок-предостережение. Спасибо за этот гиперболизированный бульдозерный нож. При взгляде на него даже человек, далекий от экологических проблем, почувствует, как хрупка природа, как она уязвима перед лицом этих идущих напролом машин.
Дело, конечно, не в сокрушительно мощных механизмах, а в том, кто ими управляет, чья рука лежит на послушных рычагах. Осваивать природу — не значит разрушать ее. Необходимость работы не должна вступать в противоречие с экологией. Посмотрите на величественную картину преобразований, которую создал человек в зоне магистрали. Эта насыпь — один из фрагментов той гигантской землеройной работы, которой потребовал БАМ. Картина, согласитесь, впечатляет. Но и оставляет тревожное чувство: неужели человек уйдет отсюда и забудет о том, как выглядели эти места до его прихода, до того, как «с маху, в лоб, тараном бульдозерным до самых до корней...»?



Круг наших забот — человек и природа, их взаимоотношения. Всегда ли они гармоничны?

Людям еще жить да жить на этой земле. Строить и жить. И потому им надо помнить, что если речка мелеет — то скорее всего безвозвратно, если метут пыльные бури, значит серьезно разрушена земля, если из колодца ушла вода — то навсегда. Значит, жить надо не за счет природы, а благодаря ей, не в ущерб ей, а в полном с ней согласии.
Человек нередко обращается с природой, как ребенок с игрушкой: позабавился, сломал и выбросил. А игрушка уникальная, штучной, что называется, работы. Другой такой больше нет. Да, природа терпелива. Но ведь должен быть предел. Уж очень мы распоясались (не подобрал более мягкого определения). Не случайно же пришлось в связи с нашими выходящими за пределы разумного оплошностями создавать специальный правительственный орган — Государственный комитет СССР по охране природы. Вдумайтесь: по охране! От кого? От людей. От человека, забывшего, что сам он часть природы, ее дитя. И, похоже, все еще неразумное.

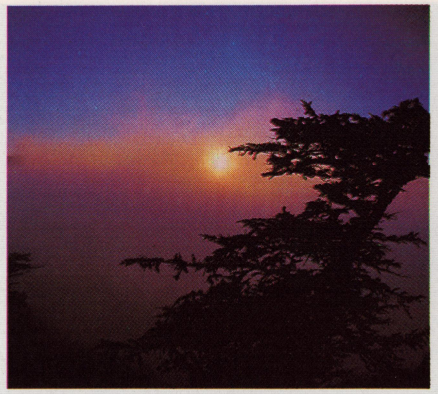
С чьей-то легкой руки по страницам газет и журналов пошел гулять обаятельный «покоритель природы». А ведь в старых словарях у слова «покоритель» один синоним — «завоеватель». Покорять, требовать безропотного подчинения — так ли нужно строить взаимоотношения человека и природы? Покорять чаще всего означает разрушать. Но мы же не за тем, в конце концов, так далеко забираемся в тундру, джунгли, тайгу...

Что, разве это озеро не стоит того, чтобы издалека прийти к нему и постоять на его берегу? Просто постоять? Разве не обогатит оно нас одним своим видом? Оно настолько хорошо, это озеро, что рука не поднимается «облагородить» его какими-нибудь расхожими пышными эпитетами. Но согласитесь: ведь не озеро, а игрушка. Только не надо начинать с ним бездумные игры.

Как совместить почти несовместимое — целесообразность и красоту? Ведь все целесообразное должно быть красивым. И наоборот.

в результате которых озеро исчезнет. Вместе с ним и в нас что-то исчезнет. Нет, пусть «покоритель природы» обходит его стороной.

...Перечитал написанное, и показалось, что переборщил с тревожными интонациями. Может, надо сказать о чем-нибудь позитивном, высказаться в том плане, что ведется природоохранительная работа, что неуклонно повышается экологическая грамотность людей... Все это, безусловно, как говорится, имеет место. Но, видимо, уж очень сильное впечатление произвел на меня нож бульдозера, в котором, на



мой взгляд, проявилось человеческое, гражданское беспокойство фоторепортера. И я согласен с ними: лучше выразить беспокойство сегодня, чем тогда, когда беспокоиться будет поздно. Вспомним Арал, вспомним Чернобыль...

Человек пришел сюда не только за подземными кладами, но и за этой земной красой. За этим крошечным зеркалом таежного озера, будто натянутого на тонкие камыши. Пришел, чтобы увидеть, поразиться и остаться. Чтобы почувствовать: здесь, на БАМе, не только стоящее дело, но и настоящая жизнь. Здесь — Родина.

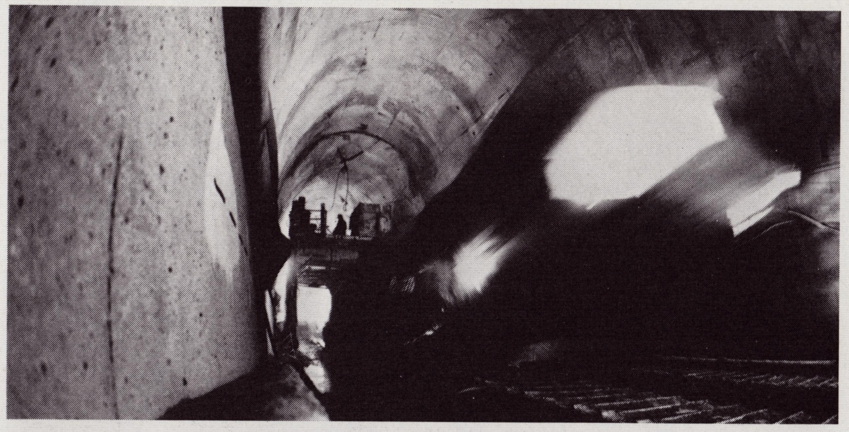
Удар на Кодар

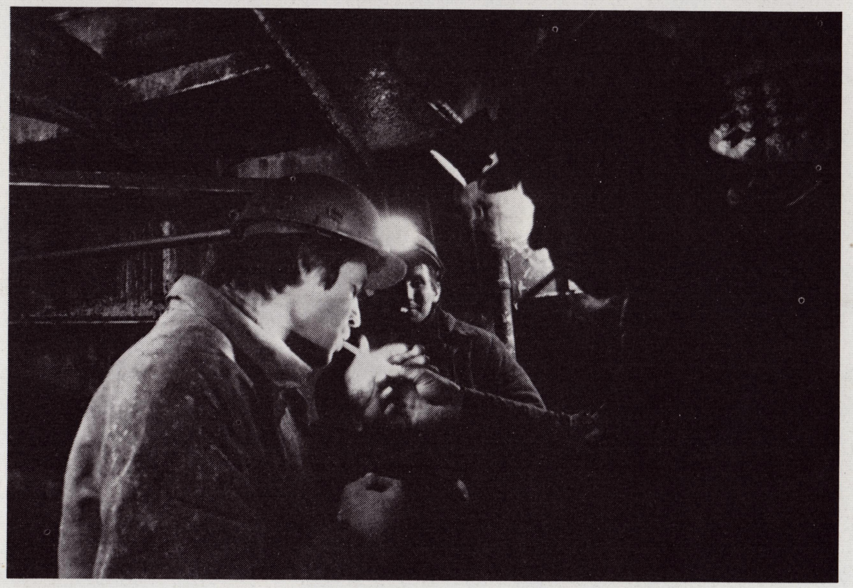
Можно было бы главу назвать и несколько иначе — «Удар Кодара». Именно Кодар первым нанес удар по планам строителей. Самый маленький на БАМе тоннель, Кодар, казалось, не станет серьезным препятствием на пути магистрали: его длина всего 1950 метров. Для сравнения: протяженность Северо-Муйского тоннеля — более 15 километров. То есть никакого сравнения. Коротышка. Ничего серьезного. Тут-то и нанес Кодар свой удар.

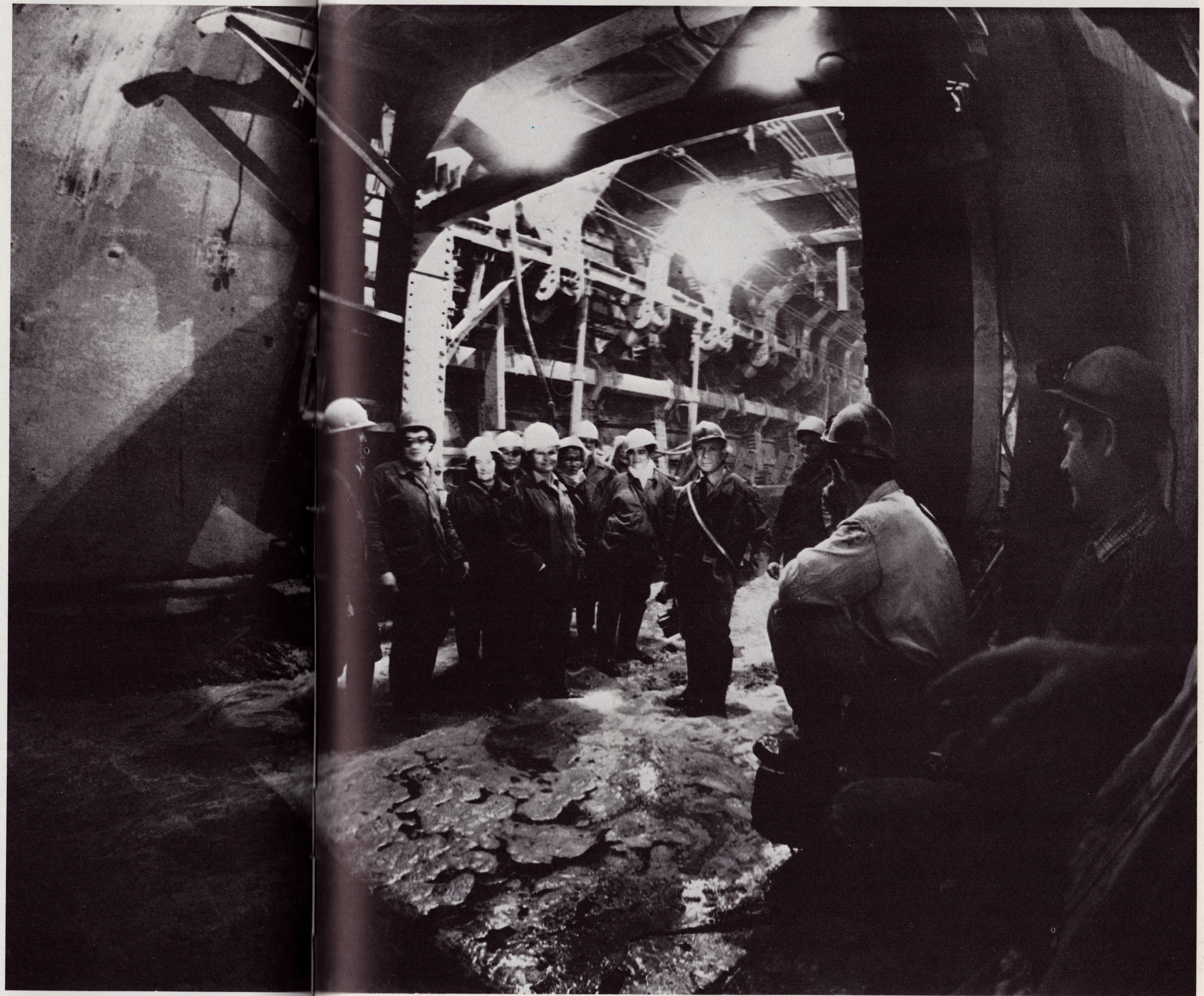
Вначале все было, как при проходке приличных тоннелей — гранит, твердая порода, гарантирующая уверенное продвижение вперед, а самое главное — надежность купола свода. Но вот дальше тоннельщиков ждал подвох: вслед за гранитом пошли сыпучие породы, песчаник, вечная мерзлота. Тогда и начались обвалы, тогда и выяснилось, что вечная мерзлота не такая уж и вечная...

График проходки был безнадежно сорван. Сорван несмотря на то, что тоннельщики врубались в хребет сразу с двух сторон (на предыдущем развороте мы видели Западный портал Кодарского тоннеля). Разве о таких темпах мечтали на магистрали? А ведь рельсы с обеих сторон стремительно приближались к Кодару. Спешили бригады путеукладчиков Бондаря и Варшавского.

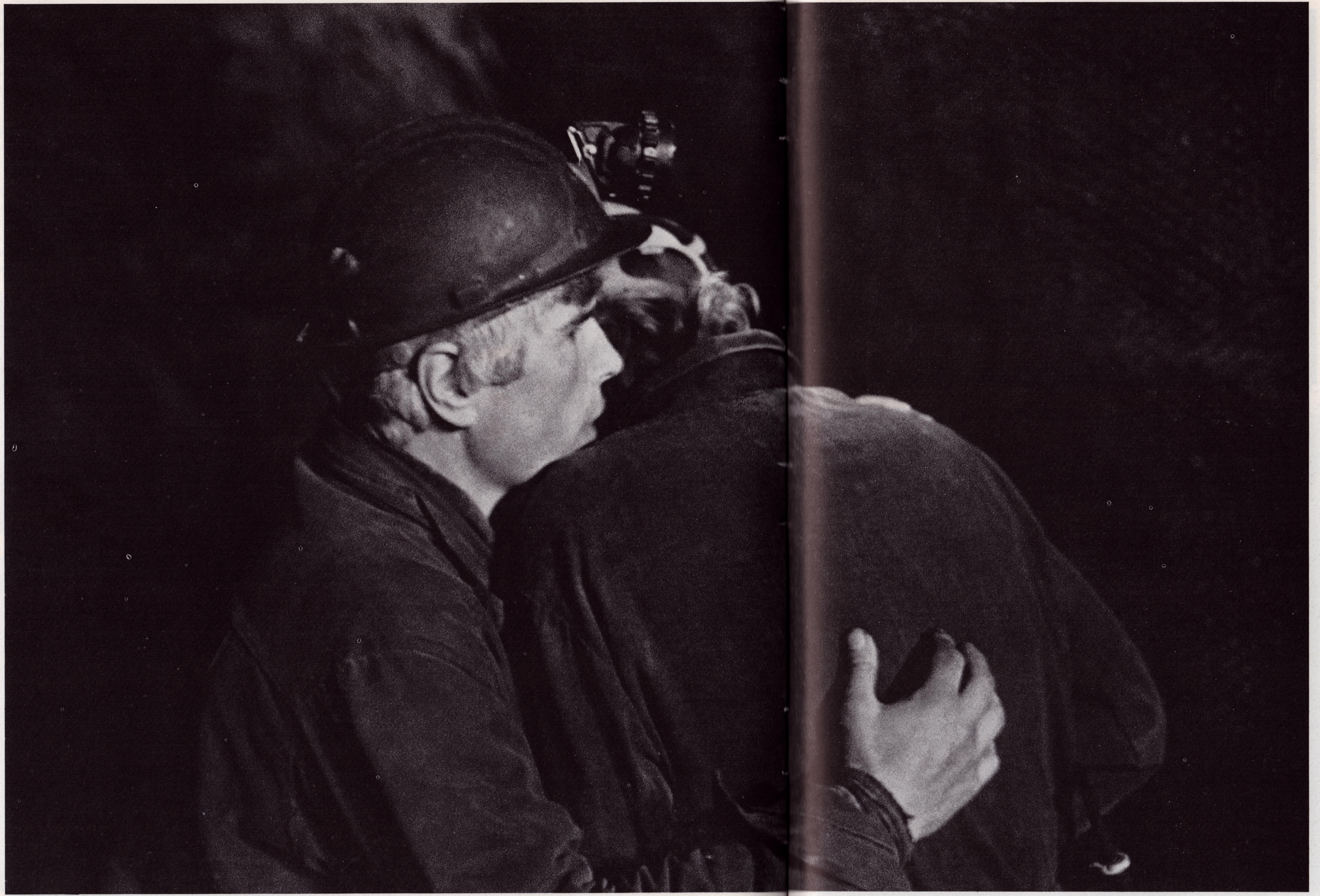
Ситуация почти фронтовая. Но посмотрите — никакой суматохи. Даже







Во время экскурсии в тоннель чего только не увидишь, с чьим только любопытным взглядом не столкнешься...



запланированная в тоннель экскурсия студенток Читинского пединститута состоялась. Девушкам, как можно убедиться, было интересно не только тоннель осмотреть, но и с тоннельщиками познакомиться. Оставить на память многозначительный взгляд... Такая встреча в тоннеле может получить продолжение.

А Геннадия Кузнецова, бригадира, занимает только одно продолжение — проходка злополучного тоннеля. Он строил и Северо-Муйский, и Северо-Байкальский. Сюда он перебрался вместе со своей бригадой, уже когда выяснилось, что проходка Кодара — далеко не легкая, чуть ли не под аплодисменты, прогулка, как предполагали многие. Кузнецов приехал сюда, когда на удар Кодара потребовалось ответить своим ударом.

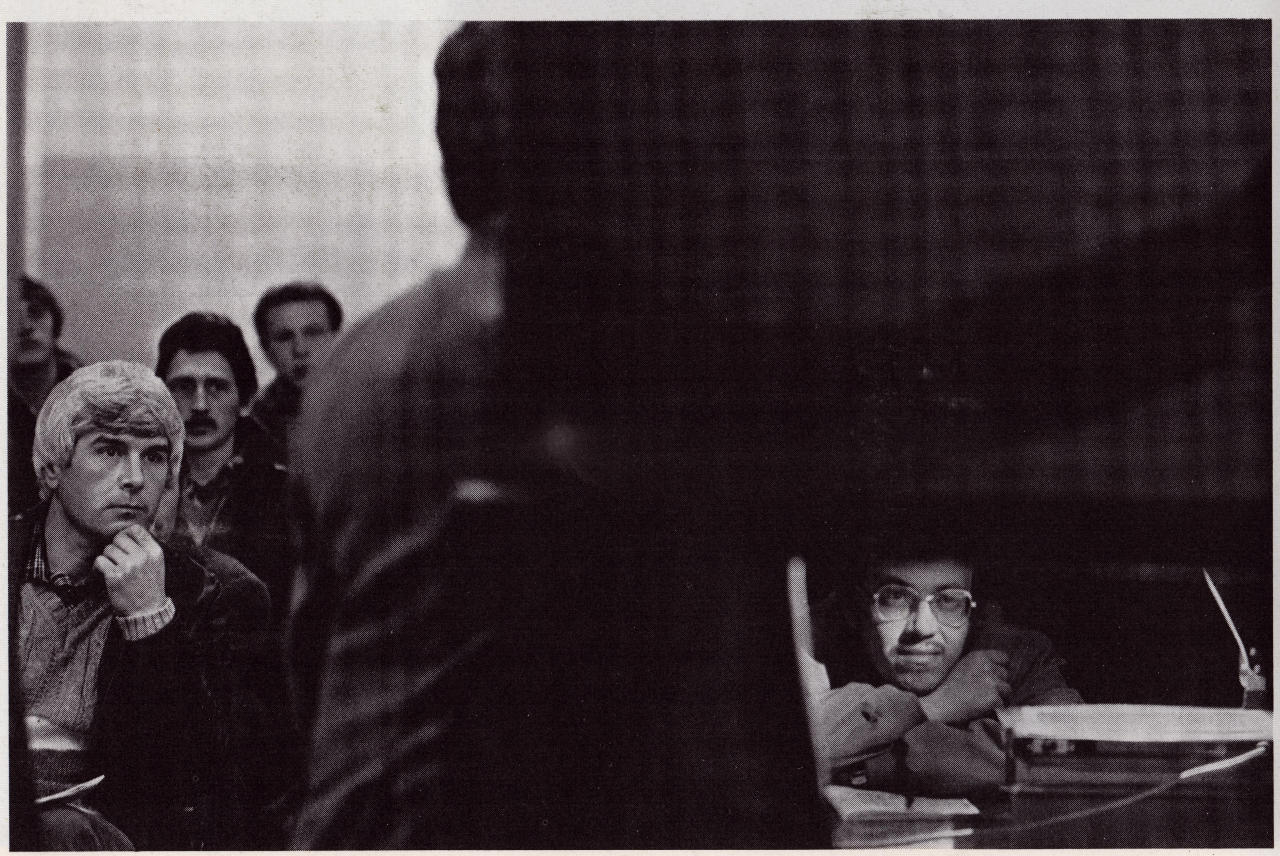
Удар был нанесен. Но к тому времени проходчики настолько отставали от графика, что магистраль обогнала их. К моменту укладки «золотого» звена дырку, как говорят тоннельщики, пробить в хребте не удалось. Поезд пришлось пропустить по специально проложенному объездному пути вокруг тоннеля, точнее — будущего тоннеля. А внутри горы, ни на минуту не затихая, шел бой чуть ли не за сантиметры проходки. Триста сантиметров в сутки — такой показатель для Кодара был в те дни значительным достижением.

Геннадий Кузнецов... О нем в те дни много писали. (Впрочем, как и о Василии Безридном, чья бригада, врезаясь в хребет через Западный портал, шла навстречу ребятам Кузнецова.) Писали с сочувствием. Почти навзрыд. Вот опять из свода вывалился огромный кусок мерзлоты — его на своем профессиональном жаргоне проходчики называют чемоданом,— завалил механизмы... Хоть бери чемодан и уезжай отсюда подальше, на магистрали есть места и побезопаснее.

Никто никого не удерживал, но никто и не ушел. Многое не отпускало отсюда ребят. Не в последнюю очередь — профессиональная гордость, задетая дерзким вызовом Кодара. И, конечно, добрые человеческие отношения. Неожиданное препятствие сильнее сблизило проходчиков. (То, что вы видите на снимке,— это не попытка, так сказать, проиллюстрировать

мысль о сердечных, братских взаимоотношениях бригадира с тоннельщиками. Когда работают машины, в тоннеле, не обнявшись, не сможешь обменяться даже и парой слов. Так и поступает сейчас Геннадий Кузнецов. Снимок, согласитесь, достаточно символичный.)
Бригадир Кузнецов все время в центре внимания. Логично. Он не может не привлекать нашего внимания. Парень он, во-первых, фотогеничный. А во-вторых,— энергичный, серьезный, дельный работник. Знает дело и понимает свою ответственность перед ним. И перед бригадой, которую привел за собою на Кодар.
...Смотрю на фотографии и размышляю: жалко будет, если такой слаженный коллектив, испытавший, кажется, все мыслимые трудности, потом останется не у дел. Ведь тоннели, какими бы они сложными ни были, когда-нибудь да сдаются. Но тема эта — отдельная, больная для бамовцев, она требует особого разговора...

А в тот момент тоннельщики были далеки от подобных размышлений. Так же далеки, как и от той честолюбивой цели, ради которой пришли к Кодарскому хребту. Они во что бы то ни стало стремились ее, эту цель, достичь — пробить тоннель. И чем больше препятствий вставало на их пути, тем сильнее было желание их преодолеть.
Кодар был щедрым на препятствия.



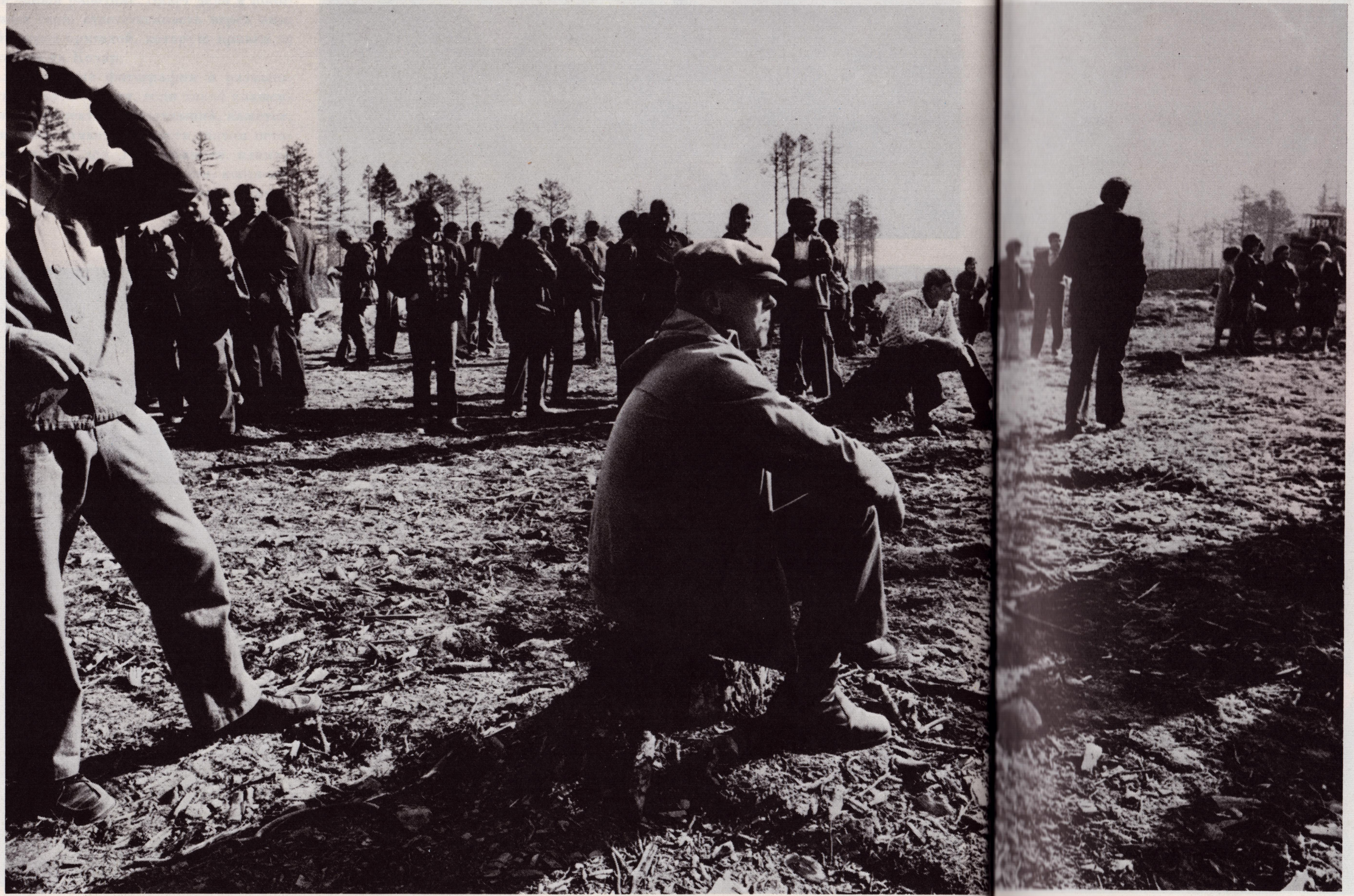
БАМ строит вся страна

Авторы проекта Байкало-Амурской магистрали стремились к тому, чтобы на всем своем протяжении от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре — а это 3145 километров — трасса имела особый, как сейчас мы сказали бы, бамовский облик. Трудно сказать, представляли ли проектировщики с самого начала, как добиться такой неповторимости. Но магистраль — вся магистраль со всеми ее сооружениями — смотрится сегодня как единая картина. На старте строительства БАМа родилась прекрасная идея: привлечь к участию в сооружении магистрали представителей всех республик Союза. Причем, не растворять их в огромной массе строителей, а сохранять национальные отряды и поручать им самостоятельную работу: вот ваш участок дороги, здесь вы можете действовать по собственному усмотрению. В рамках проектов и планов, разумеется...

Мы привычно повторяли: «БАМ строит вся страна!» И только потом за звонкой фразой увидели реальность. Славную станцию Ния, которую подарили магистрали грузины. Уоян — его построили литовцы, Звездный — армяне, Куанду — узбеки. Каждая республика оставила на БАМе черты национального своеобразия.

Станцию Ния мы уже упоминали, когда рассказывали о Тариэле Шекиладзе. Говорили, что ее название словно взято из грузинского языка, что Ния теперь стала чем-то вроде частицы Грузии в далекой Сибири. К этому остается добавить: Ния и Грузия настолько слились в нашем восприятии, что она, станция, теперь официально называется Ния-Грузинская. Что касается грузин, то они не стали греться в лучах славы, а, собрав скоренько пожитки, отправились строить новую станцию — Икабью.

Да, национальные отряды привезли с собой на трассу свои обычаи. Не похожие ни на чьи другие. Но у каждого народа есть обычай, который близок и понятен другим. Это свойственный всем нормальным людям обычай хорошо, добросовестно работать. И он с особой силой проявился на БАМе,

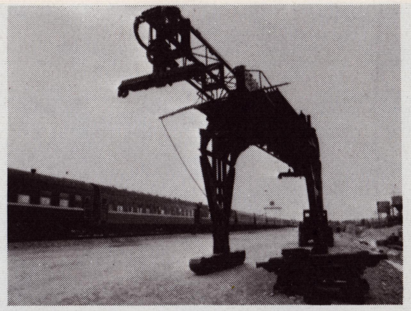


что, впрочем, естественно. За каждым из посланцев стояла целая республика, ее народ. Плохо работать он просто не имел права.
Так же, как и плохо отдыхать, неумело встречать праздники. Хороший работник все делает хорошо — основательно и от души. Все, как на снимках. Бамовец и награду примет с достоинством. И новое пополнение трассовиков радушно встретит. А то и махнув на все церемонии, возьмет да и усядется на камень — в ногах правды нет, а отдохнуть рабочему человеку никогда не вредно...

Боюсь, что продолжая рассказ, я рискую раскрыть профессиональную тайну. Касается она одного из наших фотомастеров. Ну, для того, кто знает этого человека, наша тайна — секрет Полишинеля. Для остальных — секрет настоящий. И все-таки я вынужден пойти на нарушение уговора не называть, кто конкретно автор того или иного снимка. Речь — о фотографии, на которой мы видим крепкие спины и беспокойные, как бы угнетенные вынужденным бездельем руки. По развевающемуся в кадре флагу можно определить: литовцы, земляки Валерия Корешкова, жителя Вильнюса и большого патриота небольшой прибалтийской республики. Чем хорош снимок? Что удалось передать автору? Мне кажется — сложившееся мнение о литовцах. Внешне суровых, немногословных, но отзывчивых на доброе дело. Полистайте книгу дальше, и вы увидите: станция Уоян, построенная литовцами, заслуживает не меньшей славы, чем Ния-Грузинская.
Флаг, стоящий с ними в одном ряду, как бы поднимает скромную, рядовую церемонию награждения бригады до высокого уровня признания вклада всей Литвы в сооружение магистрали. Бесспорно, Уоян — объект видный, станция все же. Надо было выложиться. Но литовцы сполна выкладывались и на объектах попроще, менее или совсем не престижных, работали так, как их учили с малых лет.

Кажется, и сейчас, на торжественной церемонии, руки этих литовских строителей изнывают от праздности.

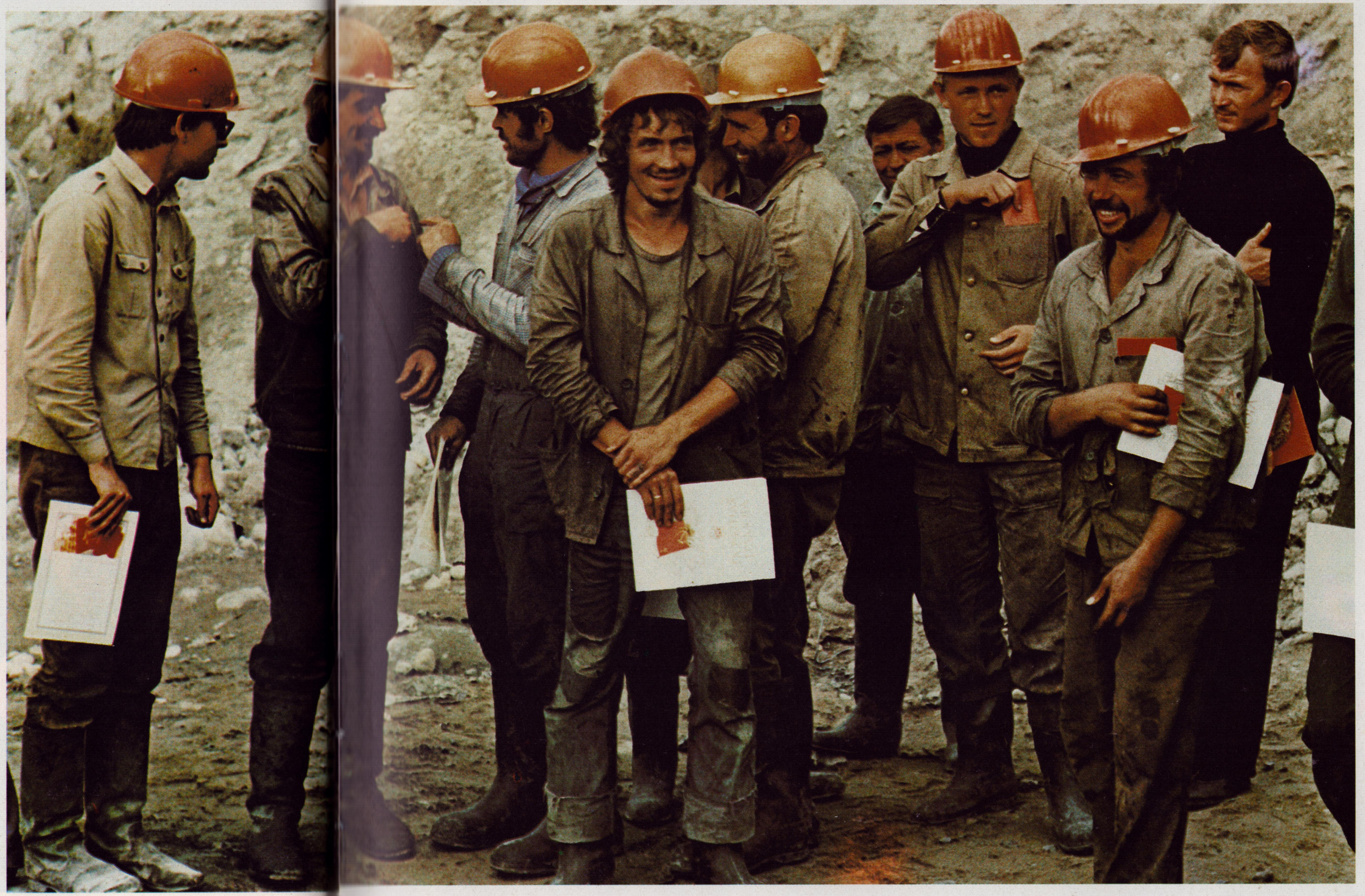
Надеюсь, никого не заденет панегирик во славу литовцев — на БАМе все показали характер. О представителе каждого народа можно сложить фотооду. И слагали. Даже автора снимка, который с понятным чувством искал вдали от родины встречи с земляками,— даже его трудно упрекнуть в чрезмерном пристрастии. Он честно проехал по всей магистрали. В его объектив попали не только литовцы. Но и литовцы, конечно, тоже.



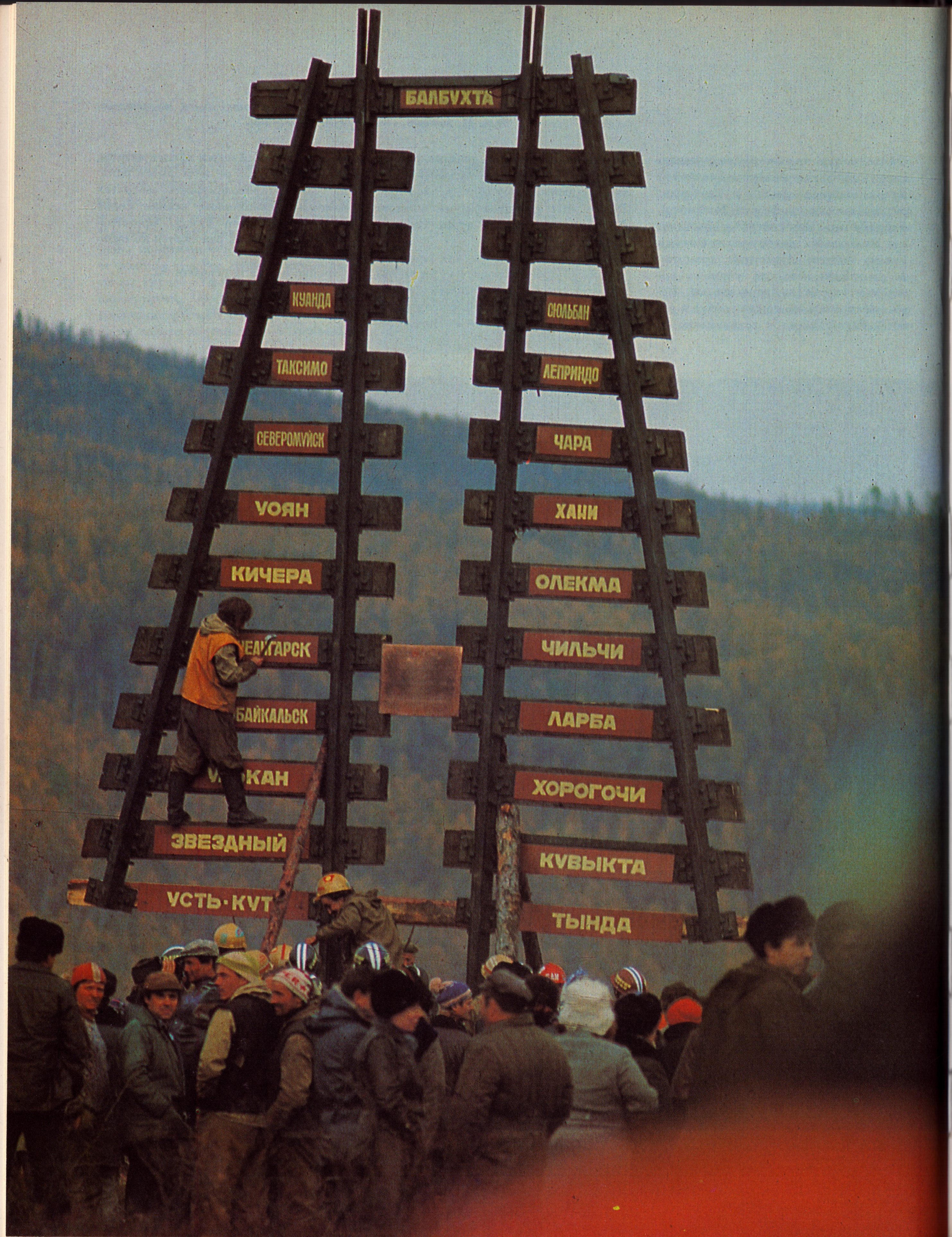
БАМ строит вся страна... Магистраль тогда никем не воспринималась в качестве объекта, расположенного на территории РСФСР, то есть одной из союзных республик. Нет, БАМ никогда не был делом одной республики — он с самого начала стал заботой всей страны. Потому не будем увлекаться разделением бамовцев по национальному признаку. (Особенно сейчас, когда подобному разделению кое-кто придает чрезмерное значение.) Будем говорить просто о бамовцах, различая их по профессии. Например, о «трубачах». Они смотрят в объектив, а в их ставших почему-то неловкими руках — свежие Почетные грамоты. А где видно, что это какие-то неведомые «трубачи», спросите вы. Верно, распознать их можно только в работе. Такой, когда в зависимости от местности в километр насыпи приходилось укладывать и по десять труб, чтобы уберечь ее от частых паводков. Вода — враг насыпи, враг магистрали. «Трубачи» — враги ее врага. Значит, друзья.

...Застыл путеукладчик, как динозавр в музее. Будто наблюдает за ритуалом отсыпки «золотого» кубометра. Сейчас сломается торжественная линейка, и водители разбегутся по кабинам своих самосвалов. А потом придет минута, которая никогда не повторится больше — перед фотокамерами соберутся бамовцы, удостоенные звания Героя Социалистического Труда. Сфотографируются и вновь разлетятся по магистрали.

Стройка не знала передышек...



Праздники приходят и уходят. А остаются люди, магистраль, дело. И, значит, снова будут праздники.

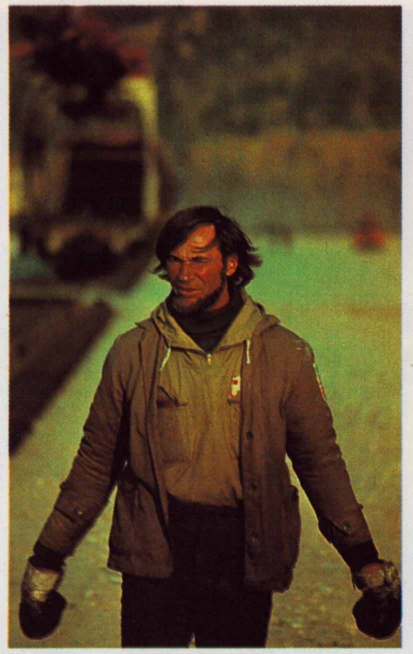


Противостояние

Что такое противостояние на БАМе, мы уже примерно представляем — по борьбе двух бригад проходчиков Кодарского тоннеля. С Восточного и Западного порталов сквозь хребет шли навстречу друг другу тоннельщики Геннадия Кузнецова и Василия Безридного. Шли трудно. Суточная проходка нередко измерялась считанными сантиметрами, а иногда измерять было вообще нечего. Ноль. Это когда вынуждены были стоять. Это когда в полном смысле было противостояние...

А в это же время и также с востока и с запада, как бы нахлестывая, подгоняя магистраль, двигались навстречу друг другу бригады монтеров пути Ивана Варшавского и Александра Бондаря. Они должны будут встретиться на ничем не примечательном разъезде Балбухта, которому суждено войти в историю БАМа. Там, в Балбухте, и поставят не совсем обычный памятник стыковке великой магистрали.

Вот они — в профиль и анфас.



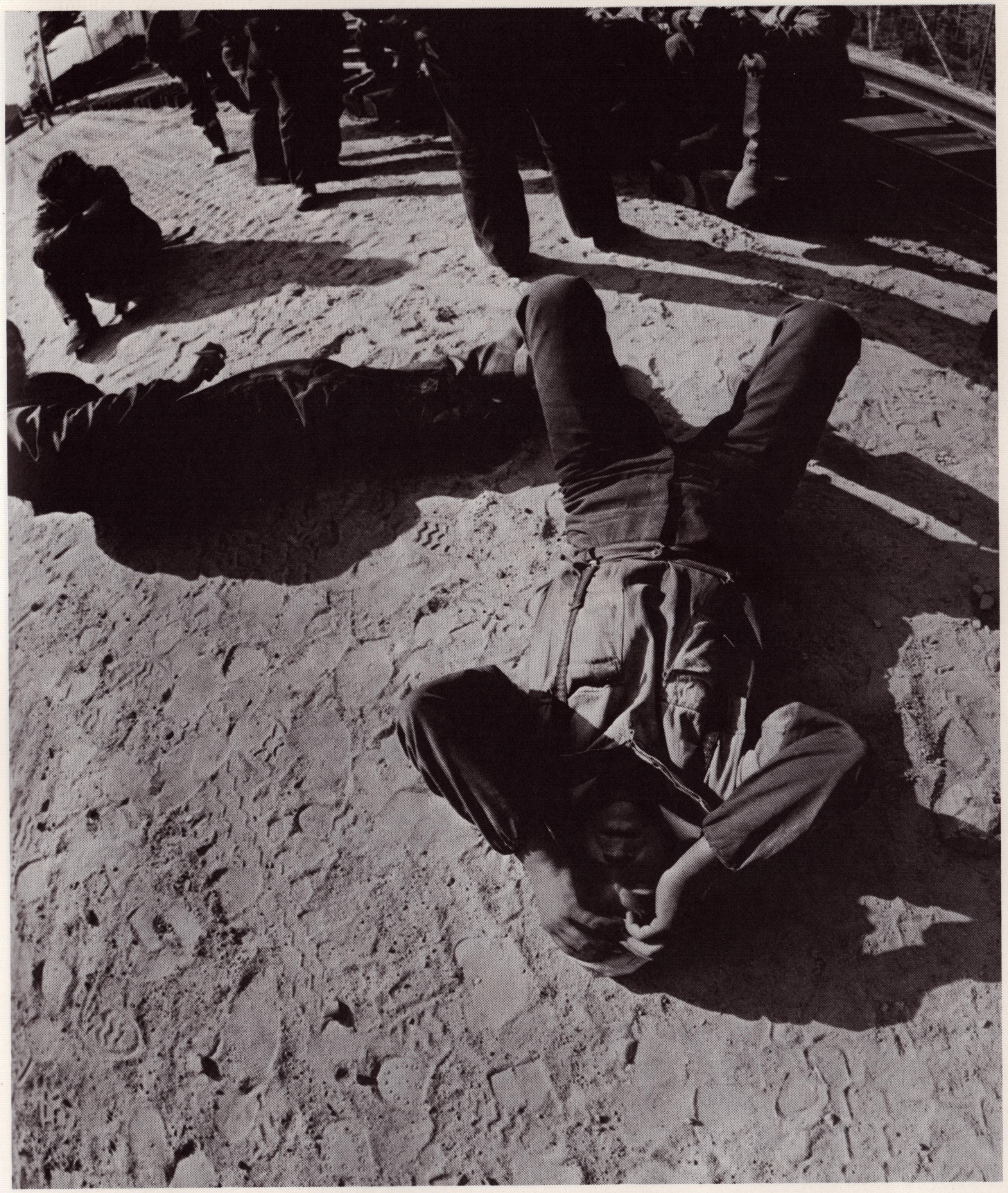
Анфас — Иван Варшавский. Снимок, мне кажется, сильно замельчен. Но человек виден. Ему бы шкипером родиться, суда водить. А он за все время был на море раза два, когда бригада выгоняла его в отпуск. Но и там, на черноморском побережье, магистраль не отпускала Варшавского.

В профиль — Александр Бондарь. Он тоже с бородкой — крайний справа на нижнем снимке. (Вообще-то, если приглядеться, он не крайний. Правее Бондаря оказался фоторепортер, прицелившийся в него.) Как и Варшавского, Бондаря особо представлять не надо. Его знают. Его узнают сразу. Он свою славу заслужил.

Вспоминаю, как прилетел в Северобайкальск и на шоссе недалеко от аэропорта встретил Бондаря. Был сентябрь 1984 года. Через несколько дней грянет стыковка. А Бондарь, удивился еще я, не с бригадой. Он же, словно уловив мой вопрос, пояснил: «Из Новокузнецка возвращаюсь, встречался там с ме-

таллургами. Они обещали не подводить с поставками, а я — с путеукладкой. Сейчас тороплюсь в бригаду». Мы предложили Саше: садись в нашу машину, потеснимся. «Спасибо,— в свою очередь удивившись, ответил он.— Я долго голосовать не буду. Кто-нибудь обязательно подбросит». Сказал просто, без рисовки, зная, что так и будет. Варшавский и Бондарь... Они шли навстречу друг другу с запада и востока, буквально физически ощущая бремя нарастающей славы и почти нечеловеческой ответственности за судьбу дела, за судьбу магистрали, за ее предварительный финиш, который все жаждали видеть «золотым». Особенно фоторепортеры — что тут скрывать. Момент противостояния двух знамени-

Когда они работали? А когда отдыхали? Вряд ли кто-нибудь из них ответит на эти вопросы точно. Они жили делом.



тых бригад волновал, держал в напряжении и нередко ставил фоторепортеров в тупик: как передать борьбу, когда в основном все выглядит так обыденно? Как показать эту тяжелейшую работу, в которой скорость укладки сочетается с ее безукоризненностью? Как «нагрузить» кадр усталостью той горячей осени? Наверное, можно и так, как сделали наши авторы, запечатлевшие и физические усилия, и физическую усталость, когда прижавшись к земле, чувствуешь, как она тебе возвращает силу.

Мы видим их, Варшавского и Бондаря, на каждой странице. Здесь они — рядом. А в жизни эти люди, вокруг которых шло тогда так много разговоров, встретились по-настоящему только в самый последний день, когда руками двух бригад было уложено «золотое» звено. До стыковки времени на ран-

С разным настроением, но с одинаковой скоростью и жаждой победить двигались эти знаменитые бригады к «золотому» финишу магистрали.

деву они выкроить никак не могли. Хочешь увидеть соперника — включай телевизор.
На снимках, сделанных будто синхронно, мы видим, какие разные люди вели магистраль с запада и с востока. Худощавый, весь на нерве, Варшавский, предпочитающий слову жест, а жесту — взгляд. И Бондарь — в мягкой лыжной шапочке, по-домашнему уютный, с артистической бородкой, умеющий и любящий поговорить. Особенно в кругу своих ребят. И необязательно о Варшавском. Хотя, понятно, как ни замалчивай главную тему, она все равно из головы не выходит.

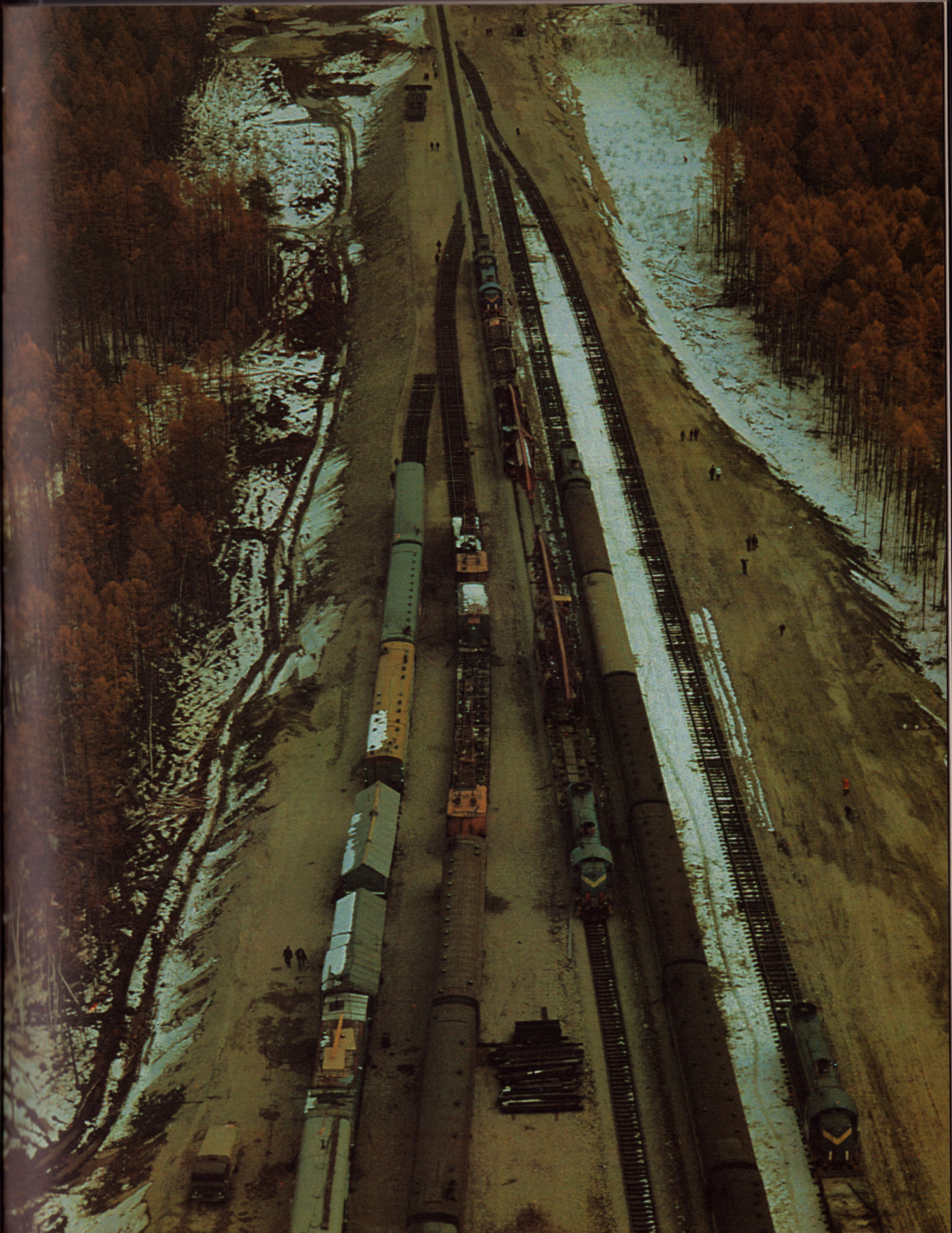
Две бригады — как два берега, соединенные прочным мостом. Никуда теперь они друг от друга не денутся. Так и будут идти в одной связке. И как бы ни бодрились трассовики, сколько бы ни травили анекдоты, все их думы — вокруг путеукладки. Всех их неодолимо тянет магистраль. Всех. А что говорить о бригадирах?
...Озадаченный Варшавский стоит на только что уложенных шпалах. И не понятно, как удалось поймать его в такой кадр. Не позирует же? («Конечно, нет! Варшавский суровый мужик. В этих вопросах гибкости не проявлял»,— слышу немного сердитую характеристику бригадира из уст наших фоторепортеров.) Снимок же невольно тянет на размышления типа «дороги, которые мы выбираем». Но воздержимся. И Варшавскому, уверен, в тот момент тоже было не до умствований — надо рельсы рихтовать, выпрямлять магистраль в струну, чтобы первый поезд прошел без запинок. Иначе приглашение «Добро пожаловать!» будет звучать насмешкой.

Озабоченный, скорее даже озадаченный Иван Варшавский — кому на трассе не была знакома эта фигура!

Александр Бондарь. Он привел магистраль в Куанду. А магистраль повела Бондаря дальше.

А вот с Бондарем фоторепортеры сумели найти общий язык. Попросили — и он не отказал. Снимок получился хороший, с перспективой. И ничего, что Бондарь немного позирует. Мысли позировать не заставишь. Они заняты магистралью — той самой, что убегает за горизонт и зовет за собой. Саша, забегая как все романтики вперед, наверняка уже видит ее ожившей, работающей. Слышит перестук колес на стыках звеньев. На тех самых стыках, с каждым из которых он лично знаком. За его спиной дорога. Он честно прошел ее на виду у всех. Потому он так легко на виду у всех согласился сесть на шпалу. Она остро пахнет креозотом. Этот запах вплетается в таежный аромат, забирается в память, чтобы время от времени будить в Бондаре, в каждом из бамовцев желтые и красные картины осени 1984 года.

Вернитесь к снимкам, взгляните еще раз на Варшавского и Бондаря. Мы прощаемся с ними. Прощаемся с двумя главными солистами магистрали. И прислушайтесь: в гуле таежной трассы звучат их имена. Бондарь. Варшавский.



Магистраль не знала передышек

Если строится железная дорога, значит будут ходить поезда. Если будут ходить поезда, значит, кто-то их должен водить... Вместе с такими вот несложными умозаключениями мы подобрались к новой для нас теме «Работающая Байкало-Амурская магистраль».

Конечно, мы немного задержались с выходом на эту тему. А магистраль и не думала дожидаться нашего внимания — вот он, человек, который водит поезда по БАМу, накрутил не одну тысячу километров по тайге. И кажется, в выражении «водить поезда по БАМу» уже успело накопиться столько будничного, словно речь идет не о молодой таежной магистрали, а о какой-нибудь великовозрастной железной дороге, скажем, Москва — Ленинград. Только не совсем привычный пейзаж за окном — как предупреждение: будьте внимательны, вы — на БАМе.

...На время, только на время забыть о рычаге управления и других хитрых и необходимых приспособлениях, которыми напичкана кабина машиниста. Забыть, отвернуться, задуматься. Перевести дух — как переводят ход на «самый малый».

Познакомьтесь — машинист Виктор Чадаев.

— Встречу с ним я хорошо помню,— рассказывает автор фотоснимка.— Главное впечатление — надежный человек. А таким на БАМе везет, везет в том смысле, что они оказываются приобщенными к важному делу. На магистраль он приехал за четыре года до стыковки. И как приехал, тут же попал на «бронепоезд» к Ивану Варшавскому. Участвовал в укладке обходного пути вокруг Кодарского хребта. Сейчас работает на железной дороге. Отличный машинист. Он ведь до приезда на БАМ закончил в Пензе техникум железнодорожного транспорта. Недавно я снова виделся с Чадаевым. Он хоть и молод, но успел завоевать авторитет. Обращаются к нему уважительно — Виктор Григорьевич...

— Понятно... И все-таки — о чем вы разговаривали? Мне не дает покоя его лицо. Во взгляде Чадаева таится какая-то грусть. Словно он не до конца освободился от каких-то серьезных сомнений, что-то не до конца решил. Ты, когда снимал его, тоже почувствовал?

А вот и долгожданная на магистрали фигура. Машинист тепловоза. Он по БАМу водит поезда.

— Чадаева надо понять. Хотя все объясняется на первый взгляд просто: верно ли поступил, что расстался с путеукладкой, что перешел работать на дорогу, стал обычным железнодорожником, лишившись права называться бамовцем в его первом, романтическом значении. Не слишком путанно я объясняю?

— Продолжай, продолжай. Интересно.

— Представь: член знаменитой бригады Ивана Варшавского, один из героев, из тех, что всегда на виду, вдруг принимает решение стать железнодорожником, эксплуатационником. То есть добровольно решает уйти из кадра, отступить на второй план. Пусть, мол, рукоплещут другим, а я займусь обычной работой.

— Серьезный человек...

— Внимание всех было сосредоточено на путеукладке. Все любили магистраль сейчас, в эту минуту — и ничего больше не замечали, ни о ком больше не писали. И забыли о других бамовцах — тех, что водят поезда и тем самым оправдывают сооружение магистрали, тех, что не давали ржаветь ее рельсам.

— Ты прав, магистраль (хотя, конечно, далеко не на всем протяжении) не стояла без дела. И этому делу посвятили себя Виктор Чадаев и другие работники молодой железной дороги. Давай теперь поговорим о другом снимке. Он тоже сделан в кабине тепловоза. Вижу и то, что молодые люди успели основательно обжить свое рабочее место. И настроение у них хорошее, и чаек, видать, горячий, и рука спокойно лежит на рычаге... Все в норме. Не знаю имен этих людей, не знаю, куда ведут они состав. А меня, признаюсь, заинтересовал молодой человек на переднем плане. Он очень похож на Вампилова, на драматурга Александра Вампилова, который не дожил нескольких лет до начала строительства БАМа,— он ведь родом из тех мест. Но вопрос мой относится не к Вампилову, и даже не к его двойнику, а к тому, кто смотрит ему в спину. Ты ведь не мог не заметить?..

— Конечно, не мог. А дело было так. С одной стороны — молодые, начинающие жизнь ребята. С другой — тепловоз, обкатанный, успевший за долгие годы побывать на многих дорогах

Трасса работает. Трасса понемногу обживается. Обживает молодежь и кабину тепловоза, в которой еще немало осталось от старого хозяина.

страны. Старый машинист, бывший все это время хозяином кабины, ушел. Почему он не забрал портрет? Не знаю. Не знают этого и новые хозяева. Не знают, но и не трогают. Пусть останется как память о старом хозяине.

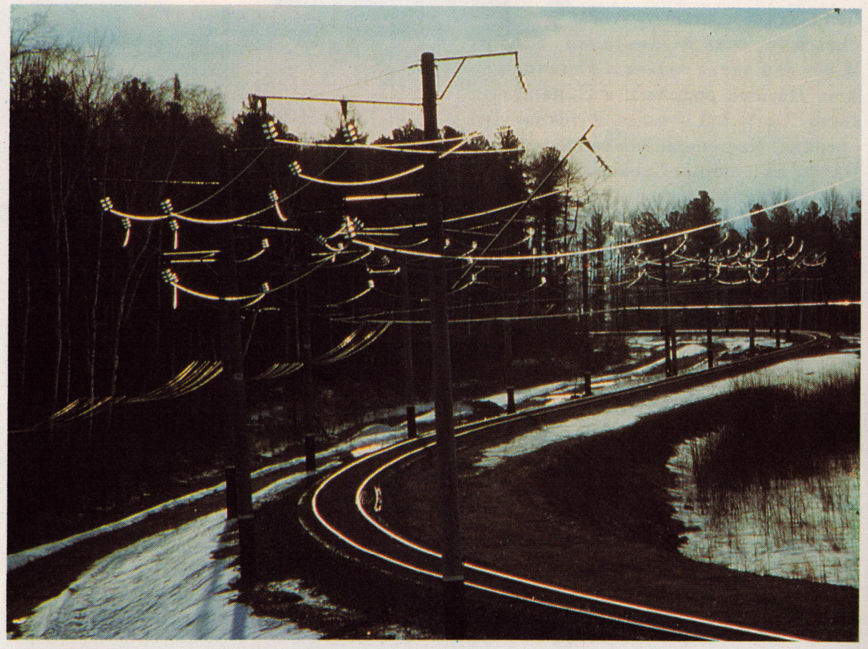
— О каком?

— О машинисте, разумеется. Мне кажется, дело не в Сталине. Дело в старом машинисте, в уважении к нему. Он ведь оставил молодым нечто большее, чем тепловоз — профессионализм, уважение к делу, аккуратность. Но и эту обжитую кабину тоже им он оставил... Хотя, откровенно говоря, для меня было большой неожиданностью на молодой, построенной новым поколением дороге наткнуться на такой привет из прошлого. Можно было, конечно, попросить убрать портрет. Или сделать снимок с другой точки... Но я не стал заниматься корректировкой. Мне кажется, слишком уж все мы одно время этим увлеклись. Кабина тепловоза выглядела именно так. Без ретуши.

— Ты зря волнуешься. Я с большим вниманием слушаю твои объяснения и прекрасно тебя понимаю. Но у меня фотография вызвала и иные чувства. Как жаль, что Вампилов так рано ушел и так не скоро был признан! В этом ведь сказалось и влияние того, с фотографии... Если ты со мной согласен, то мы отправимся дальше. Стоянка закончена!

Отправимся дальше, чтобы познакомиться с семьей Анатолия Глазко. И вот вам такая задачка. Его старшая дочь Наташа родилась в Ленинграде, когда Анатолий учился в техникуме. Средняя, Настенька, появилась уже на БАМе, на станции Сковородино. А самый младший, долгожданный сын Антон стал уроженцем бамовской столицы Тынды... Что требуется решить? Долго ли будет жить на БАМе бригадир электротехников Анатолий Глазко. Конечно, все говорит за то, что семья Глазко никуда больше из Тынды не уедет, хотя железная дорога — рукой подать. Но именно эта дорога и не отпустит их.

Еще вчера они строили магистраль, а сегодня остались на ней работать, стали ее настоящими хозяевами.



Как и Володю Ивочкина, улыбающегося бородача, старшего машиниста тепловоза. Они наверняка лично знакомы — бригадир электротехников депо станции Тында Глазко и машинист Ивочкин, который водит составы по Малому БАМу.
Магистраль должна работать...

БАМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

БАМ после бума

Магистраль должна работать... Этими полными оптимизма словами завершили мы предыдущую главу.
Да, должна. Но работает ли? И если работает, то как?
Почему все восточное плечо магистрали, от Тынды до Комсомольска-на-Амуре, фактически бездействует? Почему уголь Нерюнгри идет к Тихому океану по Транссибу, дедушке Трассибу, а не по юному БАМу? Почему?..
Эти вопросы явственно читаются на лице нового начальника Главбамстроя Ефима Басина. На трассу он пришел не со стороны. Последнее время был одним из заместителей К. Мохортова, который покинул пост начальника Главбамстроя после торжеств октября 1984 года, награжденный Звездой Героя Социалистического Труда.
В награду Басину достались проблемы БАМа. БАМ после бума.
Спустя три года после «золотой» стыковки Басин говорил:
— Программа развития БАМа находится сейчас в начальной стадии реализации. Ни о каком «завершении строительства» не может быть и речи. Со сдачей магистрали в постоянную эксплуатацию к концу 1989 года будет совершен лишь первый шаг в огромной работе по освоению этого региона. Путаница с так называемым «завершением БАМа» привела к тому, что после 1984 года про стройку все забыли...
Читатель может упрекнуть и авторов снимков, и автора текста в некоторой, мягко говоря, непоследовательности. Выступали, мол, такими несгибаемыми певцами магистрали, а тут на тебе... Магистраль достойна самых высоких слов, как и люди, ее строившие. Не они виноваты в тех просчетах, которые были обнаружены на ее преждевременном финише. И все же...
Предлагаемая фотокнига — скорее праздничное, подарочное издание, чем острый публицистический сборник. Но даже здесь авторы снимков не пытаются обходить «углы», стремятся по мере сил помочь «вытащить» магистраль из весьма затруднительного положения.

...Вот он БАМ.
Зачем он вам?
Наверно, есть дела и поважнее?
Вы изучили трассу по словам,
а я ее тянул своею шеей...

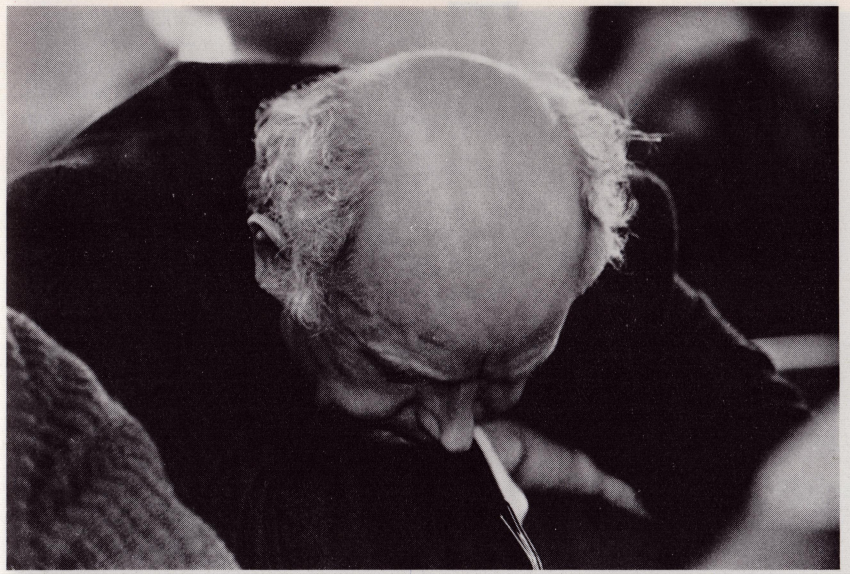
Стихи безвестного автора не совсем складные, но точные.
Все они тянули трассу «своею шеей». А в это время другие должны были как следует поработать головой. Должны были, но... И, слава богу, теперь у нас хватает смелости вслух признать все просчеты, а не прибегать, как прежде, к фигуре умолчания. Это вселяет надежду.
А сейчас еще раз взгляните на снимки. Вот она, та самая голова, которая должна была как следует поработать. Сегодня она — повинная. Сегодня ее

Стальные рельсы тоже порой заводят в тупик. Есть о чем поразмышлять новому начальнику Главбамстроя Ефиму Басину.

обладатель готов признать все свои — и не только свои — ошибки, готов выслушать любой упрек. А упреков немало. И звучат они горячо, звучат из уст этих молодых людей, которые будут продолжать тянуть магистраль — и шеей, и головой.

Осенью 1987 года был объявлен открытый конкурс среди тех, кто хотел бы стать начальником штаба ЦК ВЛКСМ на БАМе. Прежняя система

Перестройка пришла на магистраль. Первые в истории демократические выборы начальника штаба ЦК ВЛКСМ на БАМе.



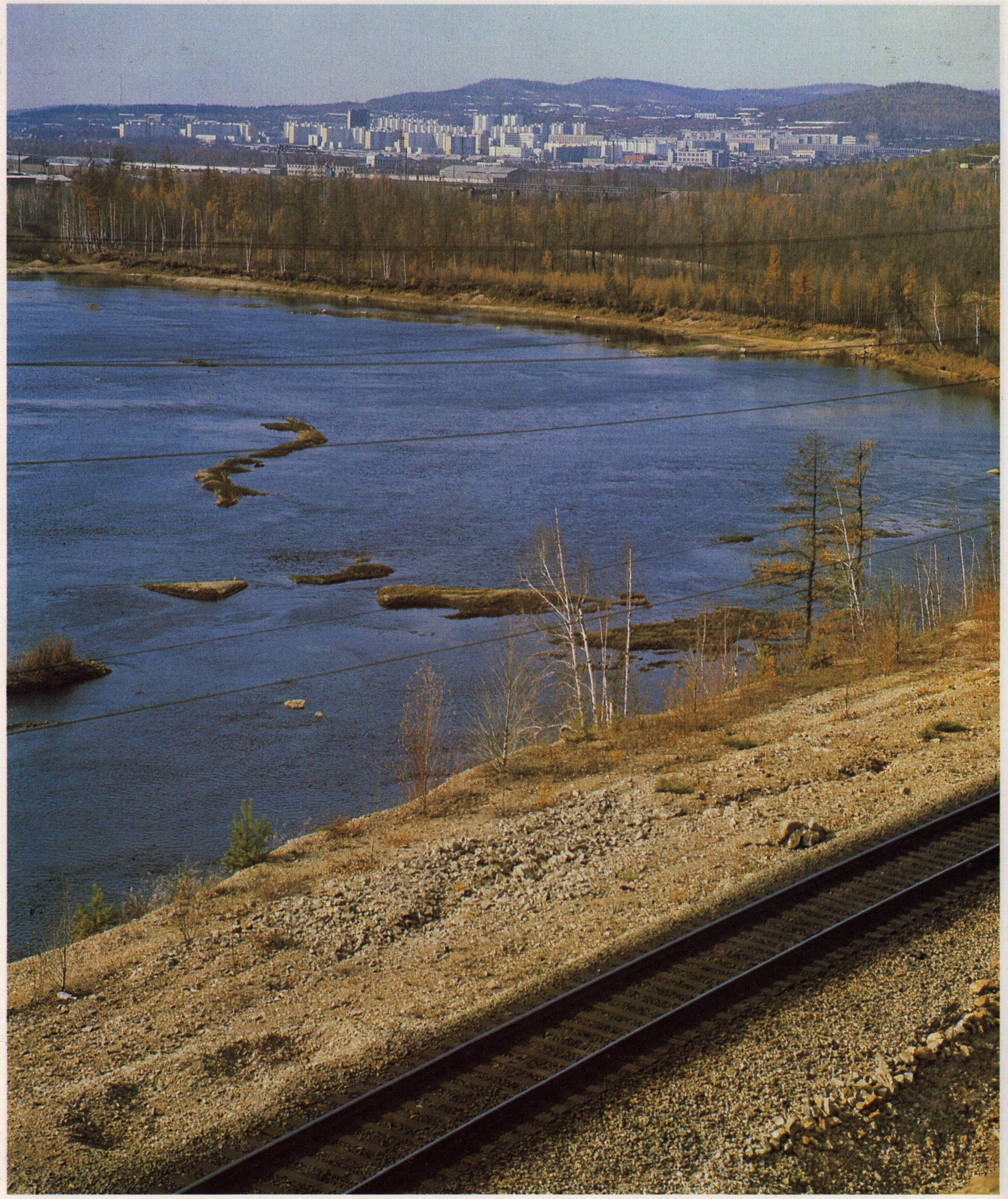
«анкетного» подбора отвергнута. Нужны настоящие лидеры. Люди, у которых в порядке не только биография, но прежде всего — голова и сердце. Люди, у которых есть идеи и которые глубоко неравнодушны к судьбе гигантской стройки.

На предложение принять участие в конкурсе откликнулись 1057 человек. 29 из них были приглашены в Тынду, где и состоялся конкурс. Необычное положение, в котором оказалась магистраль, диктовало и необычайный характер отбора. Точнее, был не отбор, а соревновательное участие в организационно-деятельностных играх, сценарий которых был разработан группой московских методологов. Фотографии только приблизительно передают, что творилось в те дни в Тынде. Но все же взгляните на эти молодые лица — лица людей, пришедших на помощь магистрали.

Тында, стольный град

Вернемся к мечте.
После горьких признаний и невеселых размышлений предыдущей главы, после того, как выяснилось, что магистраль фактически оказалась на перепутье, снимки вновь возвращают нас к БАМу. БАМу, который был и остается мечтой — теперь уже близкой. К дороге, что стремительно и легко пронзает тайгу, к дороге, которая принесла новую жизнь немеренным просторам, к дороге, рядом с которой растут города...
Уже сегодня немного найдется людей, помнящих, как выглядел поселок Тындинский. Старожилы, и те не хотят вспоминать: захолустье... Сегодня у всех на слуху Тында. Главный город магистрали, её стольный град. На равных стоит на маршрутной табличке название бамовской столицы со столицей страны. По линии Тында — Моск-

Эти два города уже никто не сможет разлучить. Бамовскую столицу построила столица страны.



Столица БАМа Тында находится еще в том счастливом возрасте, когда подавляющее большинство ее граждан может сказать: я помню время, когда наш город был маленьким поселком...

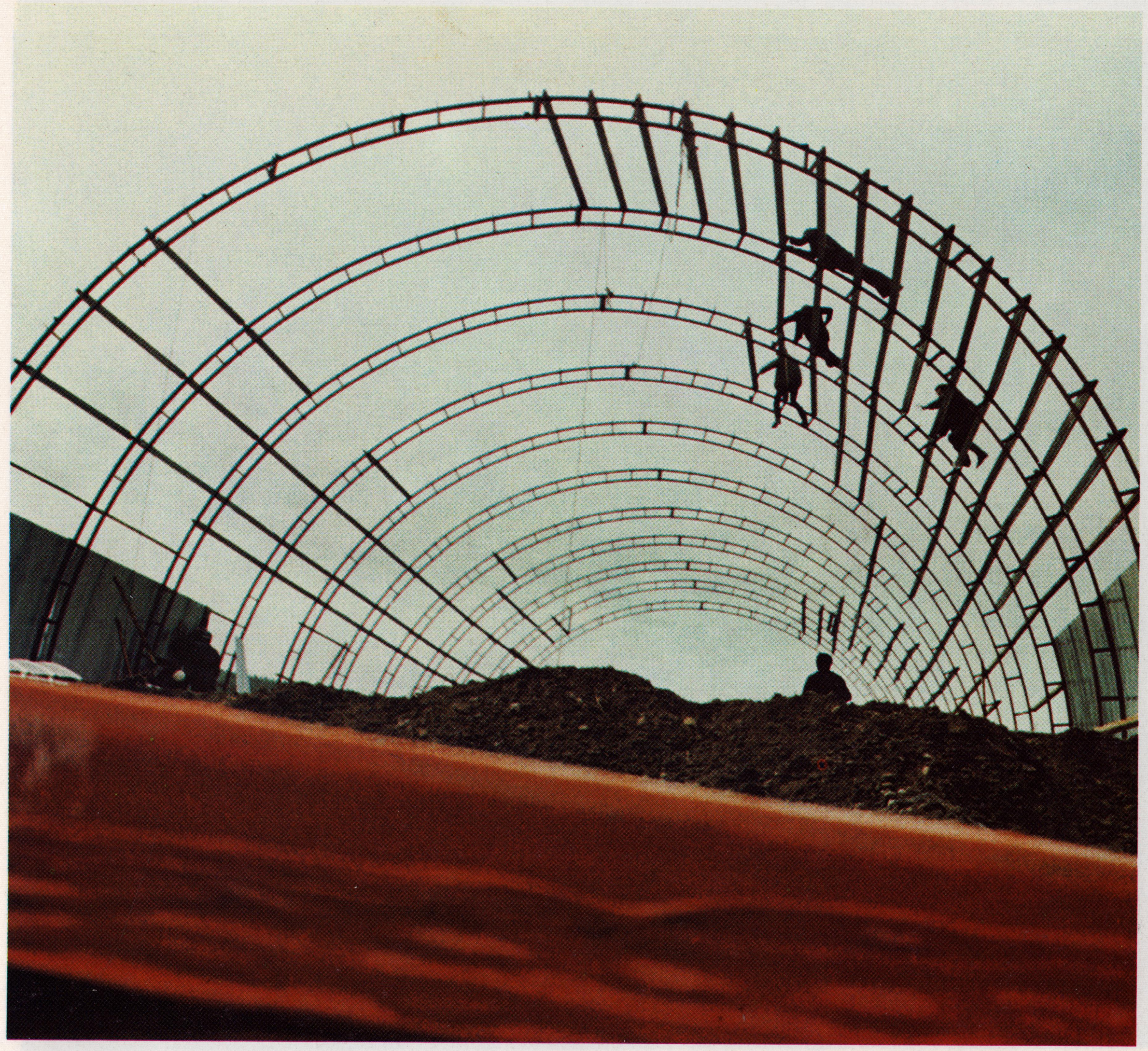
ва давно и регулярно ходят поезда. Расписание движения твердое. Состав на перрон будет подан вовремя. В Тынде об этом позаботится составитель поездов Виктор Мех. Вы его как раз видите за работой. Точность — вежливость не только королей, но и составителей поездов. Во всяком случае Виктор всегда к этому стремился. Он хочет, чтобы гости БАМа уезжали из Тынды с добрыми воспоминаниями.

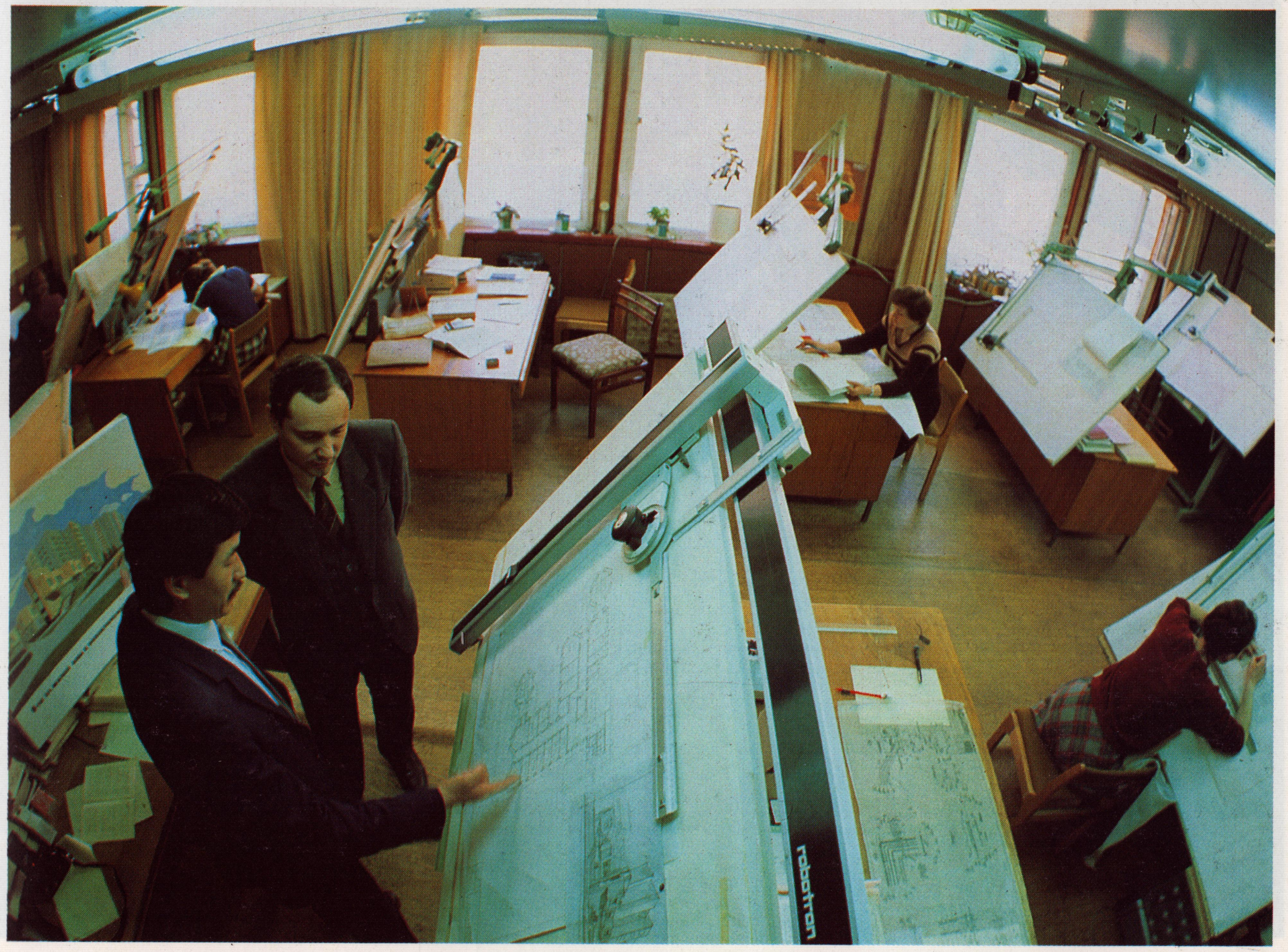
С самого начала Тынде было предназначено стать столицей магистрали. Естественная мысль: пусть столичного лоска придадут ей московские строители. И вот уже стоит на магистрали

стотысячный красивый город. Это видно и невооруженным глазом. Видно, хотя очертания Тынды на фотографии и теряются в дымке.

Пройдитесь вместе в фоторепортерами по улицам города, побывайте в гостях у его хозяев. Поговорите с молодыми мамами, которые мирно выгуливают своих малышей, словно находятся не в далекой Амурской области, а в каком-нибудь давно обжитом городе в средней полосе России. Порасспросите, как им здесь живется, что им нравится, надолго ли решили здесь обосноваться... И вы тогда поймете, почему бамовцы так любят свою столицу и не хотят с нею расставаться. (При том условии, конечно, что магистраль будет жить активной жизнью, а Тында — столь же активно и планомерно развиваться.)

По-вашему, похожи эти два человека на провинциалов? Анатолий Ли, начальник конструкторского бюро, и Георгий Яненко из технического отдела Главбамстроя. Можно поговорить и с ними, узнать, что их занимает сегодня. А с другой стороны, может, не будем их беспокоить? Наши фоторепортеры уже достаточно помучили их, прежде чем нашли искомый ракурс. Да и кадр построен так, что вопросов и не возникает: два серьезных челове-





В жизни немало жгучих тайн. А человек любопытен.

ка обсуждают макет (внимательно присмотритесь к кульману) застройки нового квартала Тынды. Сразу видно — люди творческие. А творческий человек не хочет и не может быть провинциалом. Впрочем, «провинция» понятие скорее не географическое, а нравственное... Пока они обсуждают свои планы, Тында строится. Не теряют времени и наши фоторепортеры. Успели и на стройплощадку заглянуть. Пространственные конструкции, благодаря которым можно в короткие сроки возвести спортзал, магазин, склад и любое другое помещение, оказались находкой для наших авторов. Вид у них очень фотогеничный. Получилась настоящая фотографика. Каждая линия, каждая деталь просматриваются четко. Как и силуэты многоэтажек на фоне темнеющего неба...

Я вот о чем подумал: если бы снимки этих жилых домов вы увидели бы не в нашей книге, то вряд ли бы догадались, где они сделаны. Москвичи, например, могли бы подумать, что в Теплом Стане или в Медведкове. Вообще панорама Тынды, особенно ночной, москвичам покажется очень знакомой. «Рука Москвы» чувствуется в Тынде повсюду.

Сильно умиляться подобной схожести, видимо, не следует. Но то, что Тында строится по образцу и подобию столицы, вызывает у бамовцев вполне естественные и вполне определенные чувства.

Москвичи строили и строят здесь все — жилье, детсады, дворцы культуры, магазины, кинотеатры, больницы. В одной из них мы побываем по воле фоторепортеров.

...Операционная, где вокруг стола сгрудились практиканты. Многие из них сегодня уже работают самостоятельно, берегут здоровье бамовцев.

О значении другого отделения клиники говорить не приходится: все ясно без слов. И снимок отличный. Здесь в больнице работает медсестрой жена нашего знакомого Виктора Меха. Здесь воспитатель общежития Ольга Луцкая скоро станет матерью. Во второй раз. У нее уже подрастает сынишка Максим. Будет ли теперь у Максима сестренка или появится брат?

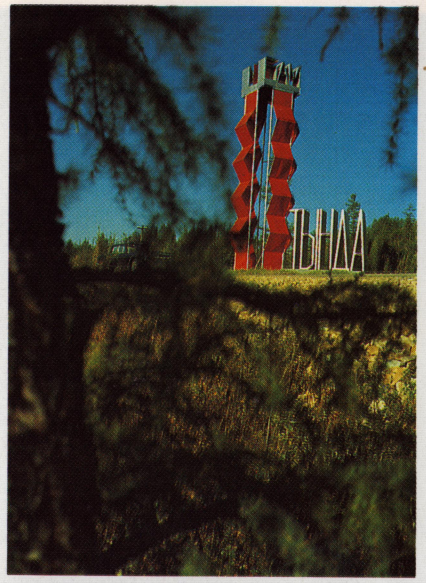
Впрочем, важно другое. Появится на свет человек. Любопытное такое существо. И беспредельно дорогое...

Трассовики, к сантиментам не склонные,— и те не устояли перед напором нежнейших чувств. Зовут свою малышню «бамбино» — производное от «БАМ». Ничего общего с итальянским. Только по случайному совпадению и на БАМе, и в Италии так называют детей...

Мамы и маленькие дети... Картина типичная не только для Тынды, но и для всех молодых городов Сибири и Дальнего Востока.

В Тынде есть на что посмотреть и чему подивиться. Например, пройтись по настоящему Арбату — не зря же Тынду строила Москва.

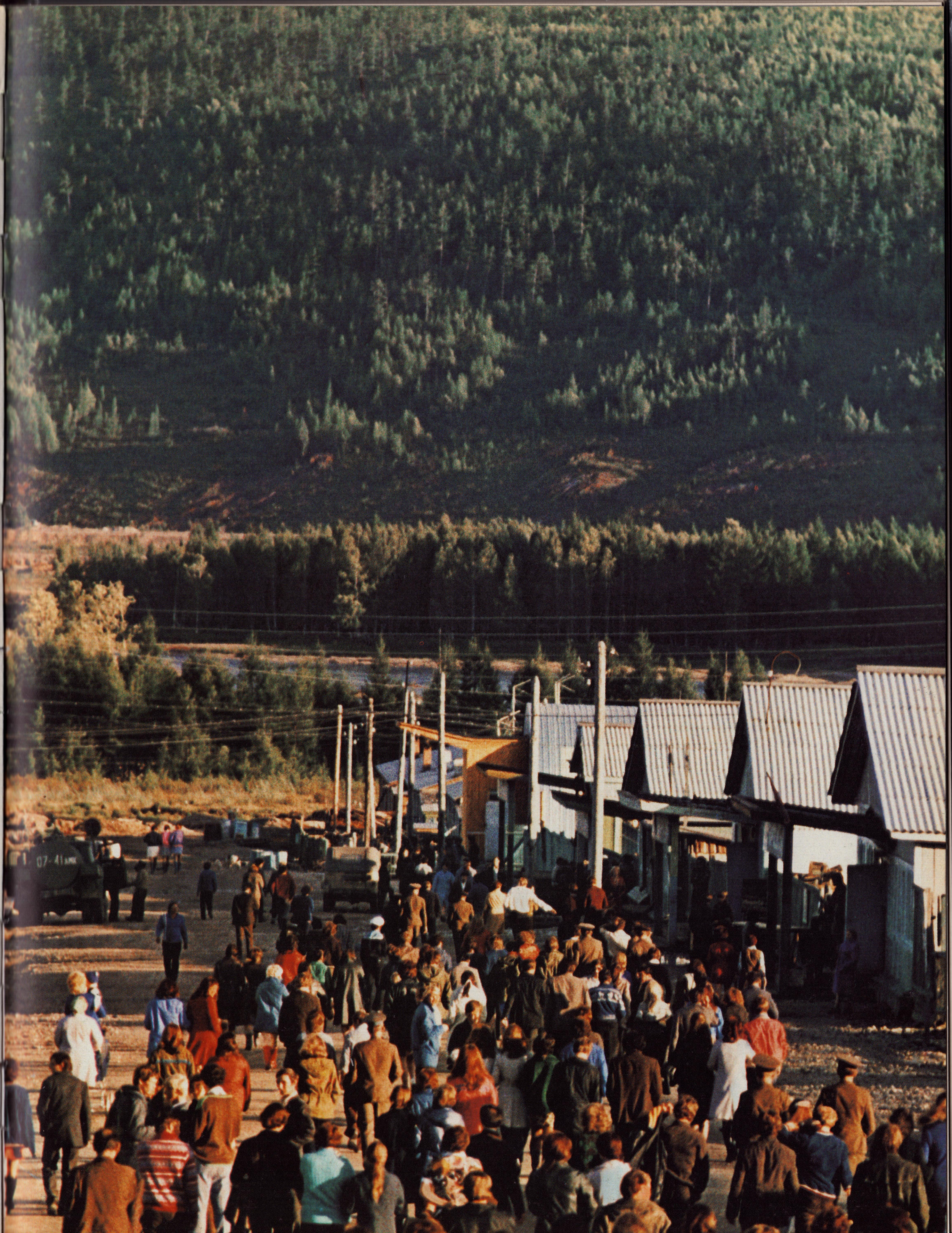
Но вернемся к Тынде, бамовскому стольному граду. Шумному и многолюдному по воскресеньям. Когда можно с семьей и друзьями неспешно прогуляться по главной улице, потолкаться в ярмарочной суете. Чуть не забыл сказать, что главная улица Тынды называется просто и со вкусом — Красная Пресня. От московской Красной Пресни ее отличает существенная деталь: она упирается в тайгу. Можно проложить широкие проспекты, уставить их высоченными небоскребами, но окружить город такой тайгой невозможно. И нигде, как в Тынде, окруженной этой самой вековой тайгой, так по-детски не радуются южным плодам. По-детски — потому, что заранее предвкушают, какой визг поднимут «бамбино», получив подобный гостинец.



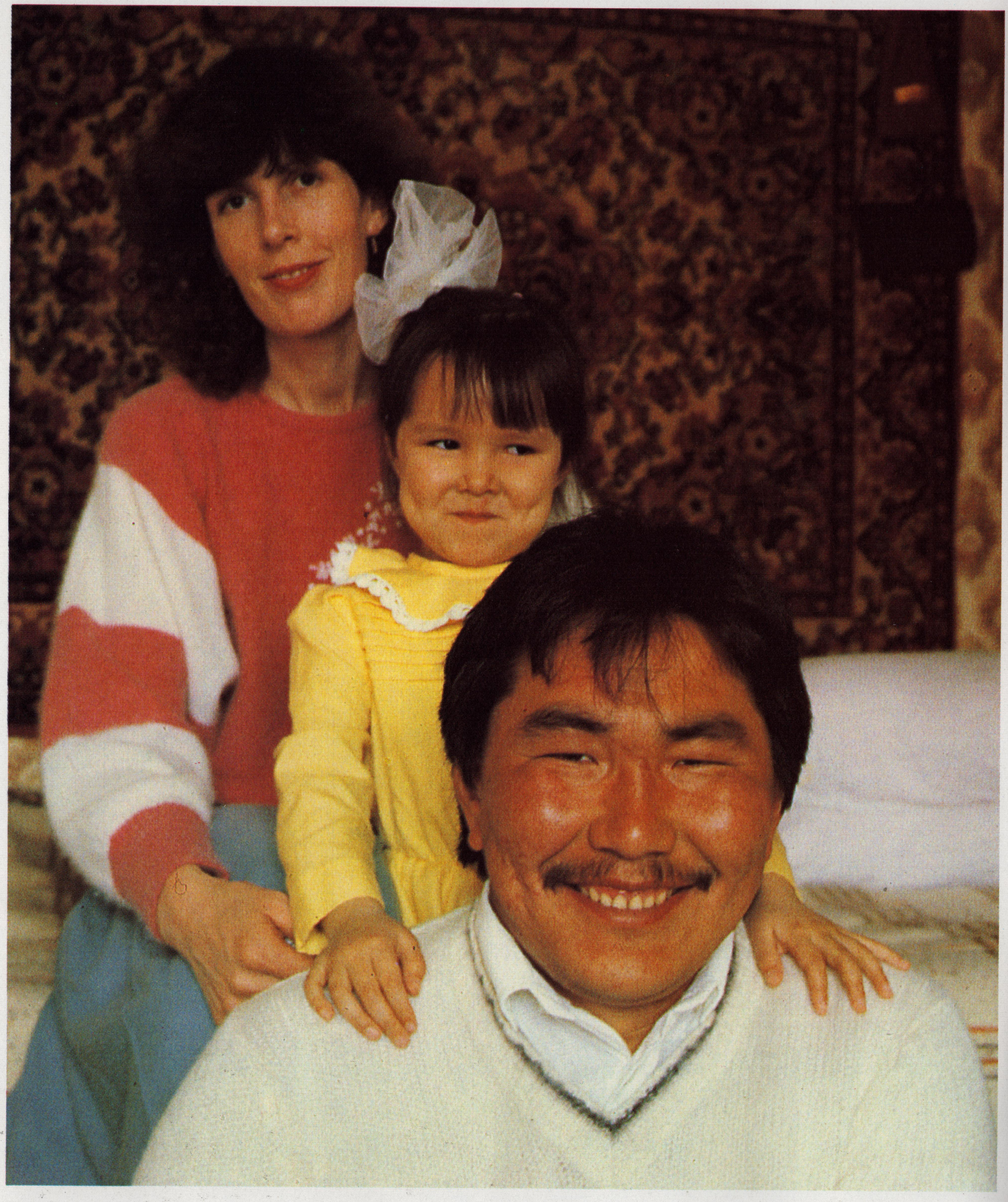
Немолодая пара, попавшая в кадр, не производит впечатления лакомок. Можно поспорить, что арбузы куплены не только для себя. Даже не столько для себя. Они для детей и вполне возможно — для внуков. Как тут не порадоваться.

— Ты-то сам успел попробовать арбуз на БАМе? — интересуюсь у автора снимка.

— Не довелось, знаешь. Некогда было. Да и не совсем удобно. Маловато их еще туда завозят...



Посмотрите на эти лица — вы поймете, что слова «БАМ строит вся страна» были полны глубокого смысла.



Дорога, которая соединяет

Эту страницу можно только разглядывать.

Читать написанное совсем не обязательно.

Потому что этот семейный портрет не нуждается в комментариях. Все и так написано на лицах этих троих — таких разных и таких счастливых. Но для тех, кто заинтересуется подробностями, коротко расскажем историю этой семьи.

Обыкновенная история. Гражина — литовка, родом из Клайпеды. И уехала однажды в составе отряда в немыслимую даль — на БАМ, где ее земляки строили поселок Уоян. По специальности Гражина — маляр. Какие были у нее в то время планы? Тоже самые обыкновенные — поработала бы два-три года на трассе, внесла бы, как говорится, свою лепту в сооружение поселка Уоян и, видимо, вернулась бы обратно на родину. К Балтийскому морю. И вспоминала бы там время от времени БАМ, экскурсии в тайгу, поездки на Байкал...

Но вышло все иначе. Гражина осталась жить в Уояне, в Бурятии, так не похожей на Литву. Порой грустит о Прибалтике, хотя все в Уояне напоминает ее далекую родину — дома, литовские газеты в киосках, литовские товары в магазинах, литовская речь на улицах... Такой маленький островок Литвы на магистрали.

А у нее в доме звучит русская речь. По-русски она общается с самыми дорогими для нее людьми — мужем и дочкой. Наверное, со временем в этой маленькой семье на равных будут звучать все три языка — русский, литовский и бурятский. Но приоритет все равно останется за русским: на этом языке Гражина и Роберт признались друг другу в любви.

Видите, как все обыкновенно получилось. Встретились маляр Гражина и плотник-бетонщик Роберт. Оба — строители. И для начала построили крепкую семью — на снимке видно, как они крепко держатся друг за друга. А посмотрите, как удивительно слилась в девочке Анне кровь столь разных народов, как она похожа и не похожа на своих родителей, как в ней уживаются природная сдержанность мамы и озорство папы. Безумно интересно, каким человеком она станет?

Литва лишилась одной невесты, зато «Литбамстрой» приобрел дельного работника — плотника-бетонщика Роберта Хонтакова, счастливого мужа и отца. Литва подарила ему жену, а он здесь, в родной Бурятии, помогал литовцам строить и дальше поселок Уоян. Он навсегда останется благодарен магистрали — дороге, которая соединила его с Гражиной. Дороге, которая подарила ему много новых друзей.

Один из них — веселый, добродушный Альгис Шатас. На БАМе он тогда был новичком, хотя по всему видать — человек опытный, свое малярское дело знает неплохо. Иначе разве стоило покидать Шяуляй. И ничего, что рабочий костюм Альгиса так живописно заляпан — работает он чисто. (Вообще-то, у меня вдруг зародилось подозрение, что Валерий Корешков — а читатели уже знают, что вся литовская серия снимков сделана именно им,—

Уоян. Эту станцию, как нетрудно догадаться по почерку, строили посланцы Литвы.

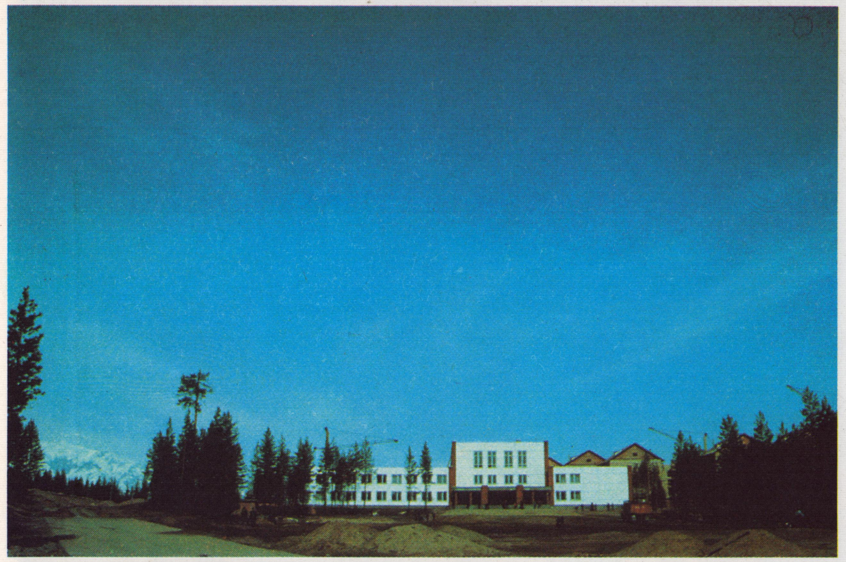
специально вывалял своего земляка Альгиса, чтобы тот выглядел на фотографии так экзотично. Но я могу и ошибаться.)

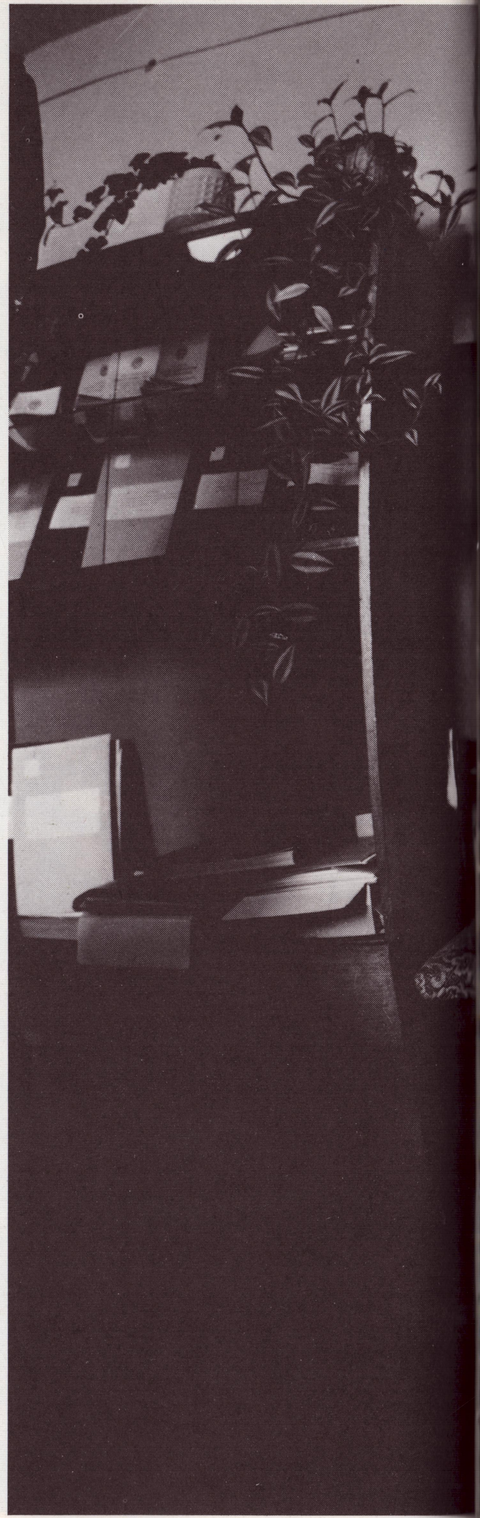
Не ошибается только начальник «Литбамстроя» Альбинас Жукаускас. Он все видит, все знает, все заранее тщательно обдумывает. Эти островерхие четырехэтажные коттеджи останутся на бурятской земле как воспоминание о Литве, как память — а в памяти должно храниться только хорошее. Это я ни к тому, что плохое надо забывать. Просто надо делать на земле как можно больше хорошего. Так считает Жукаускас, в голове которого роятся новые, неизвестные нам пока планы.

А Корешкову кажется, что он проник в мысли Жукаускаса, и вот он конспективно излагает их языком фотографий. И мы должны понимать их следующим образом:

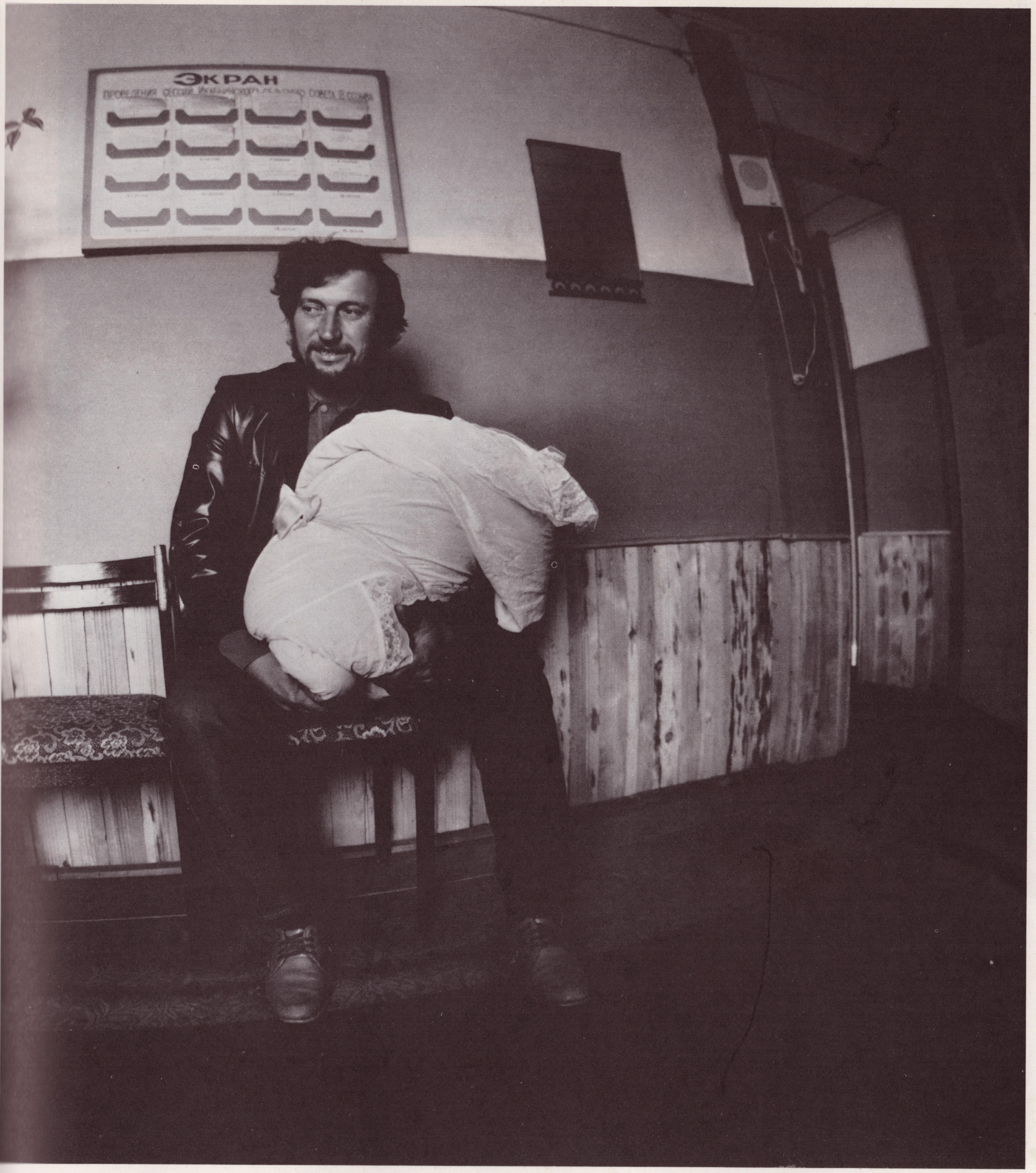
«Жилья вроде бы строим немало,— как бы рассуждает Жукаускас,— но

детских комбинатов сдаем недостаточно. А надо быть готовым к тому, что на БАМе произойдет демографический взрыв. Приехала-то сюда одна молодежь: сегодня холостые, завтра — женатые. Вот и Гражина, такая тихая, спокойная была... И парни наши прямо на глазах меняются. Такими заботливыми отцами становятся. Это, конечно, хорошо. Но детсадов надо строить побольше...»
Может, и впрямь Корешков угадал ход размышлений Жукаускаса?





Родился человек. И папа пришел выбирать ему имя.



Место встречи изменить нельзя

Перед вами два поселка.
Два известных поселка. Причем, если один из них просто известен, то другой — знаменит.
По иронии судьбы на обелиске, сделанном в виде железного вымпела, символизирующего дружную семью всех бамовских поселков и станций, я не смог найти двух интересующих нас названий. Лена, Ния, Киренга, Ангоя, Улькан. Знакомый нам Уоян, забравшийся выше всех. А этих двух названий не вижу. Наверное, они — с обратной стороны.

Два поселка. Их разделяет на трассе Кодарский хребет. Между ними раскинулась изумительная Чарская долина. Два поселка — как две стороны света: запад и восток. На востоке — Икабья. Название поселка стало неожиданно популярным после того, как здесь обосновались грузинские строители. Те самые, что подарили магистрали Нию.
— Наша цель не изменилась,— заявил по приезде в Икабью руководитель грузинских строителей.— Мы хотим построить на БАМе станцию, красивую — как Грузия!
Точно такое же заявление было сделано за несколько лет до этого, когда грузинские строители впервые приехали в Нию. Надо признать: грузины красиво говорят — и красиво работают. Пусть Икабья станет второй Нией. И даже лучше. Пока же на снимке (левом) не очень ясно видны контуры будущей красивицы. Видимо, потому фоторепортеры решили ввести ее портрет в пейзаж, в очередной неповторимый по красоте пейзаж Прибамья. Что ж, полюбуемся и неслышно удалимся. Не будем отвлекать строителей ненужными расспросами. Уходим. Точнее, уезжаем — на запад.

На западе — станция, чье название звучит как пароль. Куанда. Место, где встретились западный и восточный участок магистрали. Место встречи...
— Куанда, Куанда... А что она из себя представляет? Мы только и слышим: «место встречи», «здесь сошлись и сомкнулись рельсы», «войдет в историю»... Я смотрю, у тебя о Куанде два снимка...
— Три. Третий — это обелиск. Он тоже поставлен в Куанде.
— Ну, хорошо, три. Что они могут нам рассказать об этом знаменитом неизвестном поселке. Вот вижу ряды домов...
— Это улица Самаркандская. Куанду, если помнишь, строили узбеки.
— А почему ты выделил этот дом?
— Приглядись. Видишь узбекские узоры на деревянных частях? Дело рук хозяина дома, столяра-краснодеревщика Василия Леонидовича Фирсова. Он родом из Ташкента, приехал сюда в составе узбекского отряда. Вместе с ним и жена Лилия Ивановна, и маленькие дети — Юлия и Аля. Я провел у них в гостях целый вечер. Хорошая, хозяйственная семья. Такие люди как раз и нужны БАМу. Они показали мне весь дом — три комнаты, две ванные, хозпристройка, приусадебный участок... Они решили остаться здесь навсегда. Для них Куанда стала местом, которому изменить нельзя. Понял?..

Вся таблица Менделеева

Разговоры о богатствах БАМа никогда не были преувеличены. Подобно вот этим якутским алмазам, рассыпаны они вдоль всей трассы. Требовалась магистраль, чтобы придти и взять их.
Здесь и впрямь упрятана вся таблица Менделеева — уголь Нерюнгри и медь Удокана, полиметаллические руды Озерного и молибден Орекиткана, кварцевые песчаники Черемшанска и железные руды Алдана, природный газ

Вилюя и гидроресурсы Амура...
Это — только самые известные месторождения. Но наши фоторепортеры предпочитают сами торить дорожку. Потому они направились снимать уголь не в Нерюнгри, а на Апсатское месторождение. Запасы Нерюнгринского разреза — 12 миллиардов тонн. А Апсатского? На многие вопросы должен дать ответ Геннадий Айдаралиев. Он бурильщик. Но не простой, потому

Любоваться богатствами БАМа или извлекать их из земли? Надо, чтобы одно не препятствовало другому.

что ведет бурение разведочное. За восемь лет, что находился на БАМе (к моменту «золотой» стыковки магистрали), он пробил сорок две разведочные скважины, заполняя бамовскую «таблицу Менделеева» все новыми находками.

Откровенно говоря, сам Геннадий Айдаралиев за это время сильно «вздорожал» как специалист, стал как бы составной частью бамовского богатства. И в кадр не случайно попал во второй раз. Теперь, правда, со своим молодым напарником и помощником Юрием Захаровым.

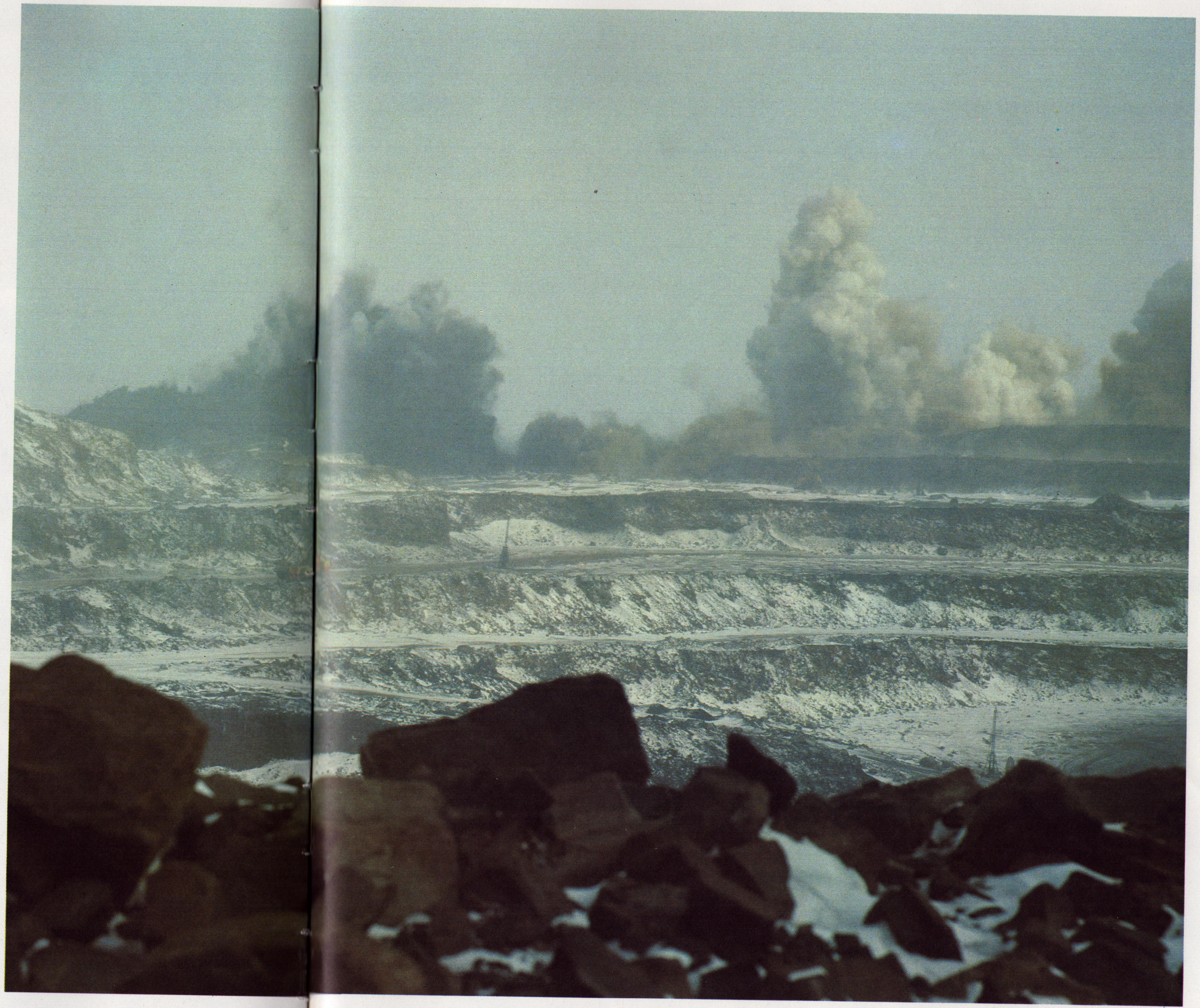
Да, разговоры о богатствах БАМа никогда не были преувеличены. И читатель вправе спросить: почему на фотографиях только уголь — ведь это не самый лучший объект для цветной съемки? И это будет вопрос проницательного человека: снимать больше нечего. Дело в том, что с 1974 года в этой зоне не создано ни одного крупного нового предприятия, кроме уже не раз упомянутого Нерюнгринского угольного разреза. За этот же период было защищено свыше трехсот докторских и кандидатских диссертаций по проблемам освоения зоны магистрали.

Разговоры о несметных богатствах БАМа продолжаются...

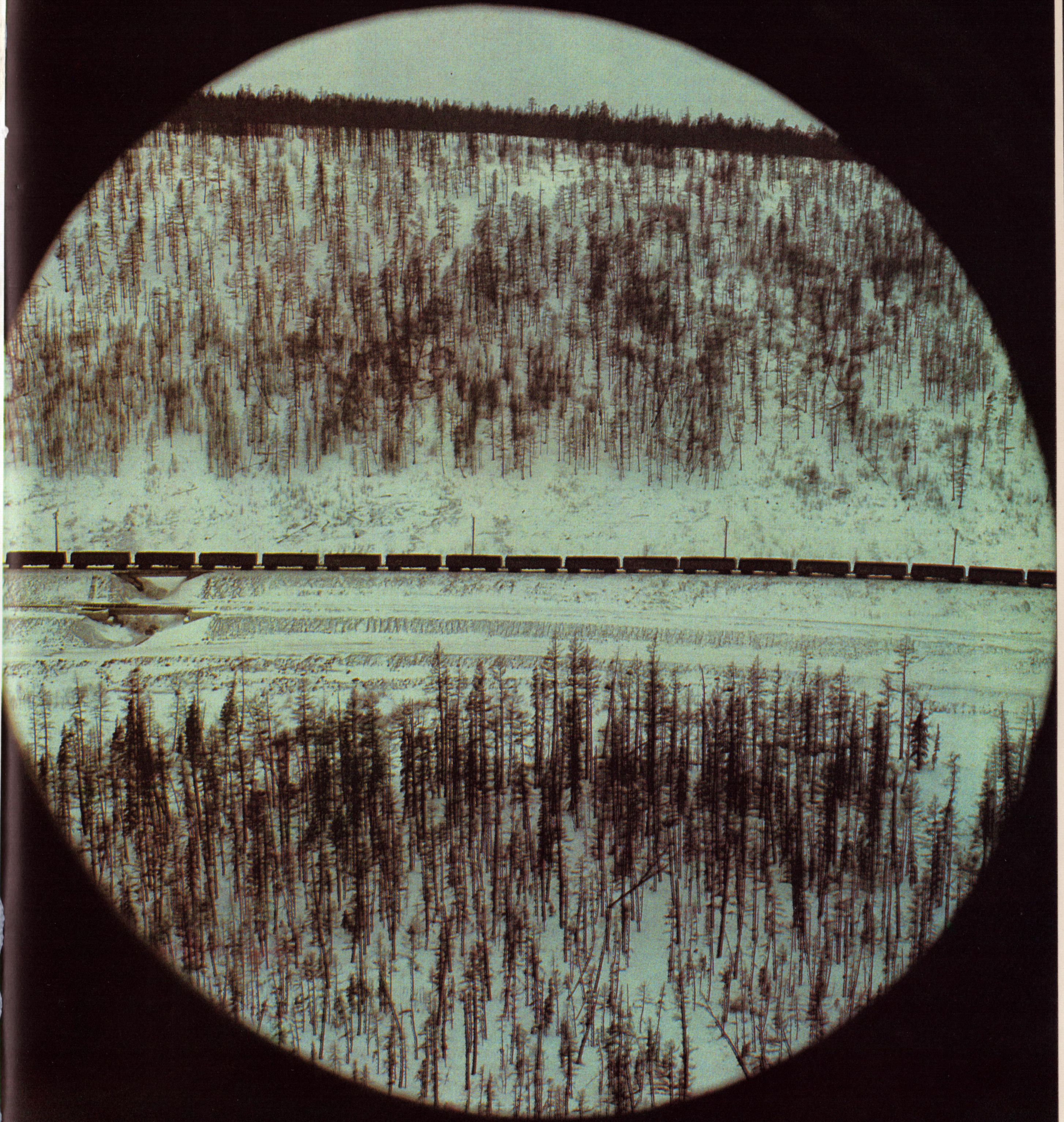
Разрез

Большое видится на расстоянии...
— Я смотрю на снимок и, кажется, понимаю, в чем разница между тобой, фотографом, и мной, обыкновенным зрителем. Сколько времени ты провел в разрезе, прежде чем сделал снимок?
— Имеешь в виду панораму? Я ее сразу «увидел», и вопрос заключался лишь в том, чтобы найти точку.
— Как все, оказывается, просто! А ведь эта фотография помогла мне увидеть масштабы разреза. Я провел там как-то целый день. Прокатился в кабине 180-тонного самосвала. Потом пересел в уазик — проверить, сможет ли он поместиться в ковше огромного экскаватора. Поместился свободно. Рядом с такими циклопическими механизмами я как-то забыл об истинных размерах самого разреза. Видимо, потому, что я был слишком близко к нему. Ты же удалил меня от него и показал, какой он необъятный. А почему ты обратил внимание на этого человека? Кто он?
— Фамилии я не записал. Но это, надеюсь, не помешает восприятию портрета? Для меня он — Взрывник. Меня остановили его глаза. Суровые глаза человека, который отвечает за очень серьезное дело. Что-то есть общее между его обликом и панорамой разреза.
— Не встречался ли ты в Нерюнгри с Вадимом Варшавским? Отличный парень. В 26 лет он руководил одним из крупнейших участков на разрезе. И ребята у него хорошие. Жаль, что я не вижу их здесь.
— Я запомнил фамилию. Если наша книга когда-нибудь выйдет вторым изданием, я постараюсь сделать его и дополненным...
На разрезе работают серьезные люди. И пусть они до смешного малы при сопоставлении с тамошними невероятных размеров самосвалами (одно колесо почти в два человеческих роста) — именно люди, а не машины делают настоящие большие дела. Взрывают устоявшиеся представления о человеческих возможностях. Взрывают и создают.
Но об этом — в следующей главе.

Нерюнгри. Уступы знаменитого угольного разреза — как ступени в иные геологические эпохи.



На Нерюнгринском угольном разрезе все масштабно — и залежи, и механизмы. И люди.



На берегу Нерюнгри

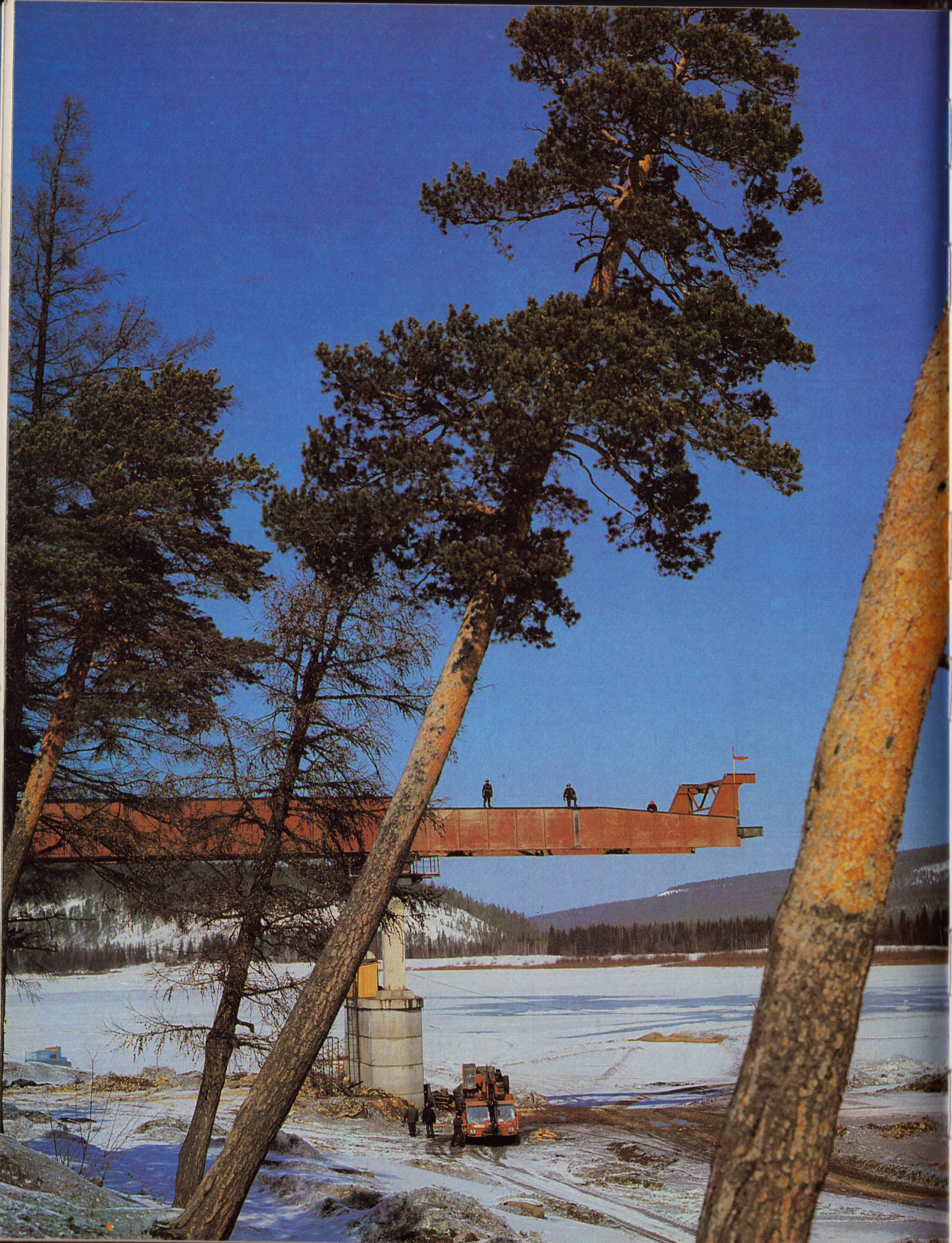
...Именно такие люди построили удивительный белый город на берегу черного угольного моря. Вообще-то город вырос на берегу звонкой таежной речки Нерюнгри, которая и подарила ему имя. Для зоны БАМа явление это обычное. Многие станции и поселки трассы названы именами здешних рек — Таюра, Улькан, Ния, Киренга... Но ни на одной из этих рек пока еще не вырос настоящий город — такой, как на берегу Нерюнгри.

Город молодой. Ну, может быть, слегка старше того пятиклассника, что стоит у окна и куда-то напряженно смотрит (за горизонт?). Но его население уже превышает сто тысяч человек. И сейчас он, с юга, угрожает столице Якутии, как бы стремясь отнять у нее статус самого крупного города республики. Такое соперничество, разумеется, только радует: честное соревнование — вещь полезная...

Этот город дал название угольному разрезу. А угольный разрез дал городу Нерюнгри перспективу.

Нерюнгри растет не так, как другие молодые города. Здесь практически нет временного жилья. Здесь строят здания, которые радуют глаз. Школа, которую вы видите на снимке, могла быть построена только в Нерюнгри. А спортзал?
И тут мы должны вновь вернуться к магистрали, к ее значению для всего того, что связано с освоением таежного края. Не будь магистрали — пусть в проекте,— не было бы ни огромного угольного разреза, ни такого города, как Нерюнгри.
Теперь — о следующем снимке. Кто этот человек, выясняющий по телефону что-то, видимо, очень важное и срочное? (За окном водитель придирчиво проверяет радиатор — кажется, предстоит дальняя дорога. Вот только договорит шеф по телефону...)
— Это Василий Степанович Пилипцев, старший инженер беркакитского строительно-монтажного поезда. Мы зашли к нему, чтобы договориться о машине. Он говорит: конечно, помогу, подвезу, а в это время и зазвонил телефон...
— От Беркакита до Нерюнгри ведь совсем недалеко.
— Конечно, это не расстояние. Но не для пешего!
— Я не о том. Расстояние настолько незначительное, что на карте эти два пункта сливаются. И обычно житель Беркакита на вопрос, откуда он, чтобы долго не объяснять, говорит просто: из Нерюнгри. Мне кажется, со временем они сольются — тогда столице Якутии не сдобровать, придется поступиться званием самого населенного города.
— Но ты не забывай о том, что и в Якутск придет магистраль — и тогда он возьмет реванш.
— Когда это еще будет.
— Будет, и довольно скоро...

ПРЕВРАТИМ РОДНОЙ ГОРОД В



Дорога — это жизнь

Того, кто прочитал предыдущую главу, боюсь, не оставляет чувство некоторой досады: чего, мол, привязались они к Якутску. Стоял он, не мешал никому, а тут появился этот выскочка Нерюнгри — стали Якутск склонять на все лады. Зачем их противопоставлять? У каждого свой возраст, своя история, своя роль...

Признаться, и я ловил себя на этом: не переусердствовал ли на сопоставлениях? Перечитал — вроде не очень. Но не дает покоя связка «Нерюнгри — Якутск». И многие уже, видимо, догадались, что все объясняется на удивление просто. Придет время, эта связка будет существовать не в воображении — наяву: два самых крупных города Якутии свяжет железная дорога.

...Не успела схлынуть волна бума, связанная с «золотой» стыковкой, как взоры бамовцев обратились на север. Бывалые ветераны стали припоминать, что краем уха, оглушенного медью оркестров, они будто слышали о каком-то продолжении родной магистрали. Верно, подтвердили им сведущие люди, будет продолжение — Амуро-Якутская магистраль. АЯМ.

БАМ и АЯМ. Похоже звучат названия. Но не одно только это делает две магистрали ближайшими родственниками. И не только потому АЯМ стал продолжением БАМа, что берет начало с самой северной бамовской станции Беркакит. Все дело в том, что новую трассу будут прокладывать — да что там, уже прокладывают! — те же самые бамовцы, которым и посвящена наша книга.

Снова изыскания, просеки, насыпь, путеукладка.

Снова мосты. Начало одного из них вы видите — через Алдан.

Снова рисковая, отчаянная работа. Потому у Игоря Васильевича Куличкова, столь непринужденно устроившегося в салоне автобуса, вид человека на коне. Куличков, знаменитый покоритель таежных рек, опять при деле, опять нужен.

Дорога — это жизнь. Виа эст вита. Мы нередко повторяем этот примелькавшийся афоризм. А для кого дорога — это еще и работа? Представляете состояние человека, который может лишиться такой работы? Надо

быть бамовцем, трассовиком, чтобы это понять.

Вспомните: рассказывая об амурских удачливых мостостроителях, которые прямо-таки безмерно гордятся своим высочайшим профессионализмом, мы уловили и некоторую неясную их тревогу за будущее: как бы ни было на БАМе много мостов, они все когда-нибудь войдут в строй. Похвалят в итоге мостостроителей, удостоят немалых наград, а потом... Что потом? Бесстрашные ребята боялись именно такого финала. Тяжело, когда в жизнь вторгается бездорожье.

АЯМ вернул мостовикам надежду.

А мы вернемся к Игорю Куличкову. Нет, не будем догонять автобус и донимать человека расспросами. Пусть, пока есть возможность, отдохнет. Обратимся с вопросами к другому человеку — тому, кто фотографировал Куличкова.

— Что ты узнал про него?

— Вообще-то, не очень много. Но то, что узнал, впечатляет. Могу сказать, что бригадирскую свою должность он занимает с полным правом: Куличков на одном только БАМе построил пятьдесят мостов.

— Это он сам тебе сказал?

— Нет, ребята из бригады. Он только кивнул, когда я привел эту цифру. А потом на АЯМе строил мост через Алдан в районе Томмота — примерно посередине будущей магистрали...

— О жизни разговор вели?

— Да, как тебе сказать... Говорили о многом. Он, конечно, рад, что сумел сохранить свою, бамовскую надежную бригаду. Ведь складывалась она не один год. Но, заметил он, одновременно с его бамовской бригадой на АЯМ пришли и старые бамовские проблемы. Надеюсь, ты понимаешь, говорил о них не нытик, а серьезный, болеющий за дело человек. С трудностями он бороться не устанет, но ему надоело бороться с разгильдяйством. А это нередко одно и то же. Куличков все тогда в автобусе удивлялся: зачем создавать проблемы, чтобы потом героически разрешать их?

—Действительно, душевный разговор. А что он имел в виду?

— Не трудно представить. Годы идут, и вместе с ними, в ногу, идут наши беды — необязательность, невнимание к так называемым мелочам, валовый

Как в детской загадке: А и Б сидели на трубе... Разница лишь в том, что это не труба, а мост. Значит, ни упасть и ни пропасть никому не будет позволено.

подход к человеку. Вот автобус, в котором мы ехали,— он ведь не для прогулок в лес или на речку (хотя почему бы и нет?). А им его вообще не собирались выделять. Им все время чего-то недодают — механизмы, оборудование и все такое. Приходится мостовикам частенько загорать...

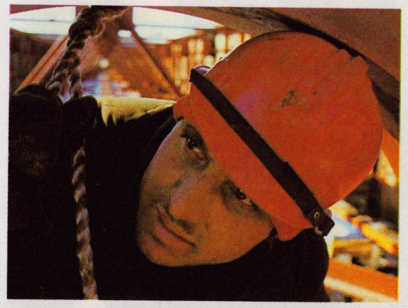
— И ты решил это «загорать» проиллюстрировать?

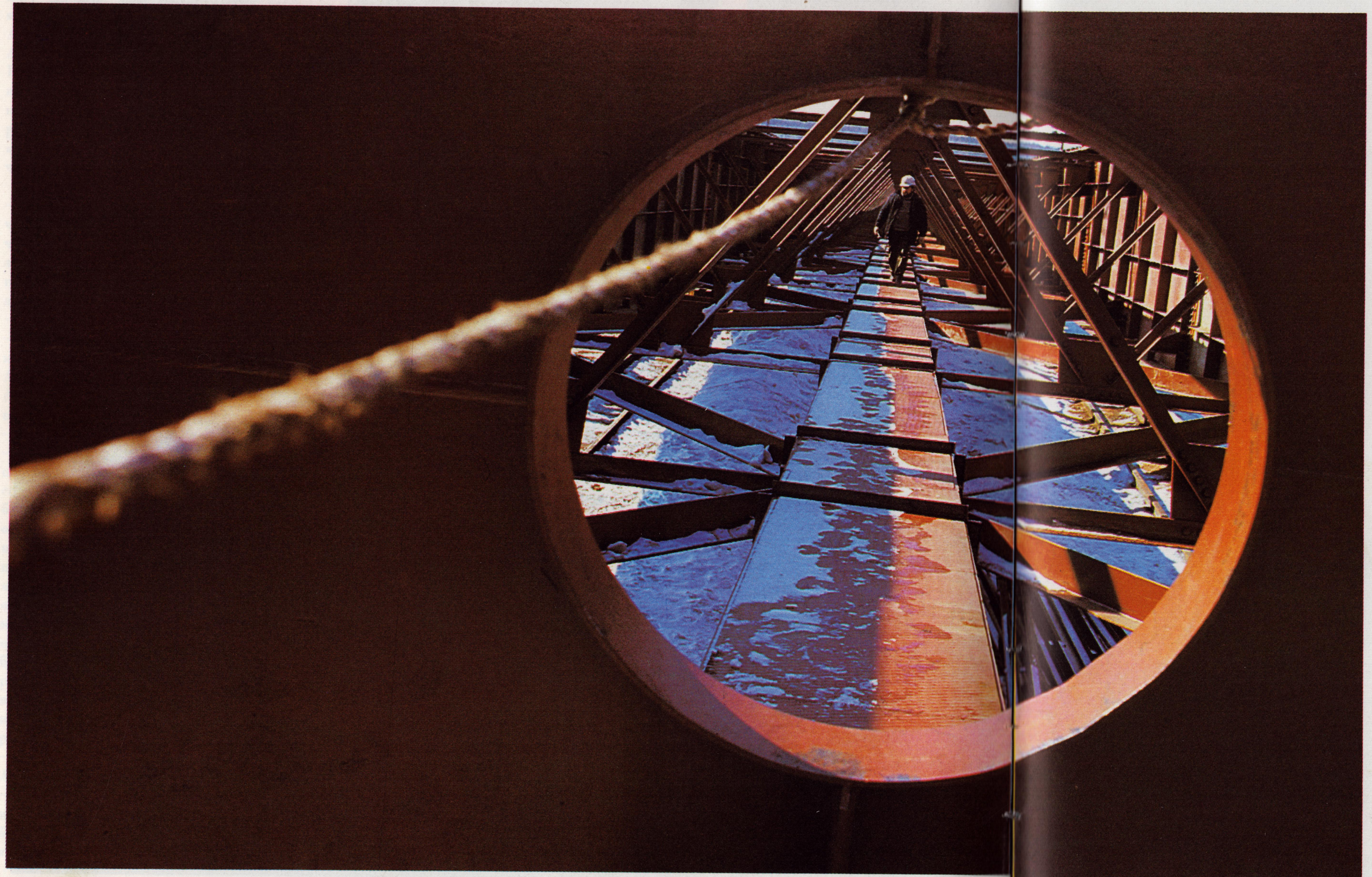
— А, ты о том снимке... Что ж, можно понимать его и так. Может, загорают. А, может, обдумывают очередную задачу, которую перед ними поставила река. Такие задачи они любят решать. В любом случае я вижу на снимке людей дела. Хоть они здесь и не у дел. Впрочем, на других фотографиях очерка это хорошо видно...

— И хорошо показано, не скромничай...

Прощаясь с мостовиками, фоторепортер посылает им — и всем нам — веселый привет. Переверните страницу и скажите, что вы увидели? «Голубого кита», думаю, увидели сразу. А небольшое «стадо быков»? Вот они, стоят, упершись в дно реки, готовые принять на себя пролеты будущего моста. Ждут.

Взять быка за рога. К этому мостовики всегда готовы. Только не надо обрекать их на бездорожье.

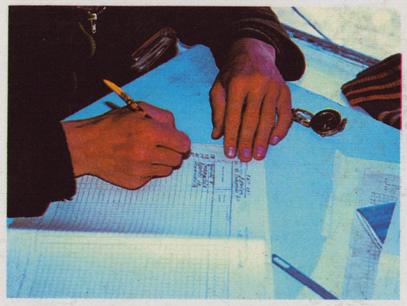




Мостов на БАМе много, красивых и не очень, разных и похожих. Но у них одно общее свойство — они надежны.

День бригады

Каким увидели его наши фоторепортеры? Путешествие по БАМу, в котором они исполняли роль всевидящих гидов, приближается к концу. О многом они успели нам рассказать, многое показать. В памяти останутся лица, события, поселки и поезда... У нас еще будет возможность совершить возвращение к БАМу и бамовцам — это случится в следующей, последней главе. А сейчас нам предлагают сделать остановку и присмотреться к бригаде, к одному ее дню, в который вместилось очень много дней — разных, неповторимых, незабываемых. Эта ностальгическая нота усиливается с каждым снимком...



День бригады на магистрали... Она строилась вот этими тяжелыми руками, что так неловко держат карандаш. И мне при взгляде на них стало неловко: будто я услышал, как гудят усталостью натруженные руки, почувствовал, как им хочется отдохнуть. Никто на БАМе никогда в этом не признается. Потому мне и неловко — кажется, не смотрю, а тайком подсматриваю...

— Ты говорил, что снимки сделаны в Ангое...

— Да, это восточнее Северобайкальска. На магистрали по обе стороны от Ангои стоят станции известные — Кичера и Уоян. Ангоя же ничем не выделялась (разве что причудливым названием, но на трассе к таким названиям быстро привыкаешь). Журналисты ее вниманием не баловали.

— Конечно, разве сравнить ее с Уояном, которому в этой книге мы спели торжественную оду.

— В тот раз мы в Уоян не заезжали. Остановились в Ангое по пути в Северобайкальск, откуда собирались самолетом в Иркутск и дальше, домой. Что же нас задержало в Ангое? Словами трудно это передать. Не знаю, как на снимке получилось. Уже стояла осень. Воздух сделался каким-то стеклянным. И настроение было непонятное — что-то похожее на «БАМ после бума». Все делалось уже неспешно, с явной усталостью. А тут еще на бамовцев навалились проблемы, которых они прежде не знали. И самая главная — куда девать людей.

Бамовцу каждый день приходится распутывать клубки самых разных проблем.

— Я смотрю на мотки провода и, кажется, вижу целый клубок проблем.
— Вот об этом я и говорю. Провод-то в кадре, может, и случайно оказался, но не случайно — на станции. После укладки магистрали на трассу пришли специалисты. Дорогу надо было электрифицировать — видишь столбы вдоль полотна? Эту работу не каждому доверишь. А что делать каждому? Тому, кого все годы называли «хозяином магистрали»?

Проблема не новая. Не ново и то, что она всякий раз кажется неожиданностью. На любой большой стройке, которая подходит к концу, приходится ее решать...

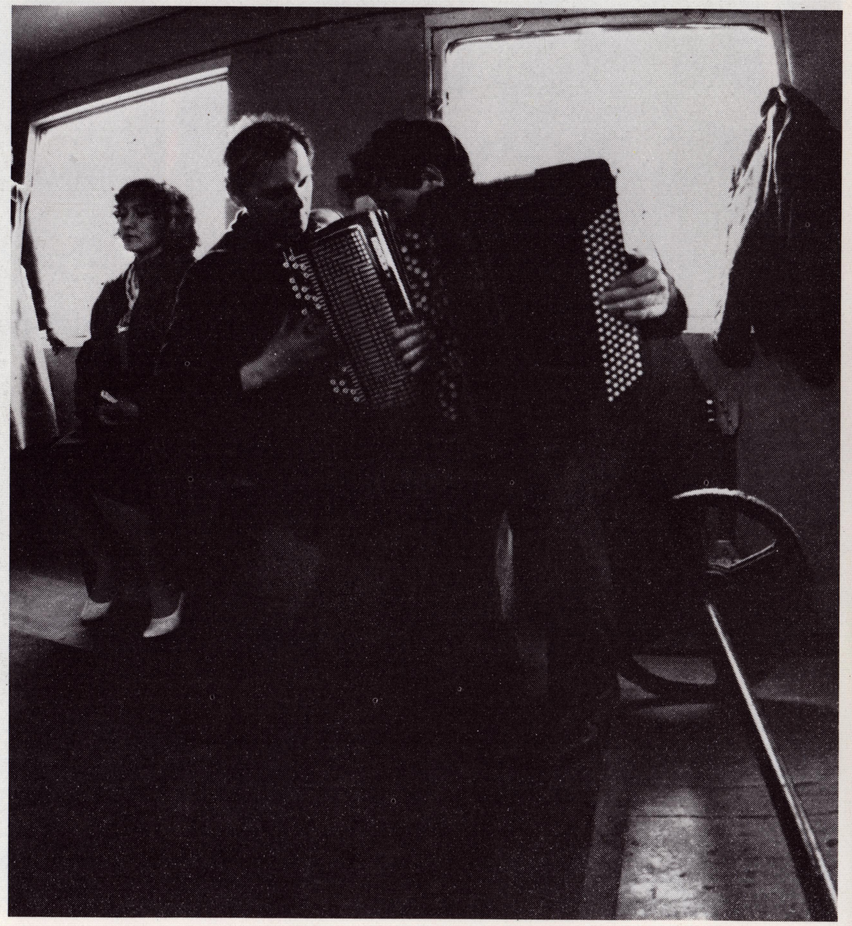
— Мне кажется, БАМ тебя сделал социологом.
— Социологов-то как раз и не хватало БАМу!

Ишь куда хватил, думаю про себя. И не могу не согласиться с ним. Социологию недооценивали не только на БАМе. Мы только недавно сделали «открытие», что серьезно заниматься надо организацией не только труда, но и отдыха. Что порыбачить на байкальском льду не менее важно для человека, чем ударно вкалывать — после такой рыбалки, продрогший, счастливый, усталый, он завтра накинется на работу, как на полузабытое лакомство...

Да, положительные эмоции — дело серьезное. Особенно если они приходят в образе миловидной строгой девушки, которая вручает вам приз за отличную работу. Можно представить, какое теперь настроение у бригадира Николая Старкова.

— Расскажи об остальных снимках.
— Тут и рассказывать-то нечего. Тема все та же — день бригады. День этот вместил в себя и труд, и отдых...

День бригады. Это и день жизни каждого из тех, чьи лица мы видим. Эти лица могут сказать больше, чем слова.



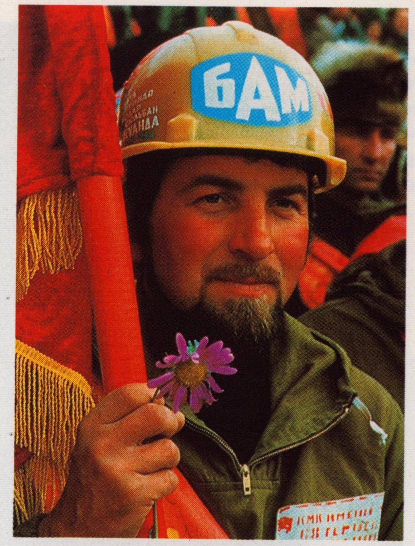
Магистраль, конечно, была избалована вниманием артистов, даже самых знаменитых. Но здесь всегда радовались и любым гостям из художественной самодеятельности.

Воспоминания о будущем

Наш фотокараван замедляет ход, путешествие по БАМу подходит к концу. На прощание мы предлагаем вам совершить еще одно путешествие — во времени. Мы можем вернуться к истокам магистрали. Можем перенестись в ее не столь уже далекое будущее. Можем остановить время и поговорить с любым из тех героев БАМа, кто стал и героем нашей книги.

Эта книга подарила нам воспоминания. Но воспоминания не о том, что было,— о том, что будет. Люди, которым она посвящена, и дело, о котором она рассказывала,— это, верим, люди и дело будущего.

Вот она, магистраль. Она уже навсегда вписалась в таежный пейзаж. Тайга уже привыкла к ее присутствию, к ее голосу, к ее размаху. Казалось, никому и никогда не одолеть этих бесконечных глухих пространств. Но пришла, одолела все расстояния магистраль, оглушила своим теплом и темпераментом, заставила тайгу жить по-новому.



А вот люди. Они привели сюда магистраль. Приглядитесь. Мы с ними уже встречались. Или могли встретиться. Например, в Куанде на «золотой» стыковке. Человека с цветком в руке зовут Валентин Тимохин. Если вы были в тот день в Куанде, вы не могли не заметить монтера пути Тимохина из бригады Ивана Варшавского. У него мечтательный взгляд. Он смотрит за горизонт и видит БАМ 2000 года. Он хочет вместе с БАМом встретить новое тысячелетие. Он человек будущего. Запомним его таким.

О Владимире Степанищеве разговор

особый. Вы, конечно, уже узнали его. Помните снимок, где он что-то подбирает на гитаре? А здесь он собирает вещи. Собирается. Куда? Владимиру казалось, что магистраль — его лебединая песня. Здесь он стал знаменитым на всю страну. Здесь он стал Героем Социалистического Труда. Здесь, когда сомкнулись рельсы БАМа, он и решил: хватит, пойду работать в сельское хозяйство. Хватит мотаться по земле. Займусь земледелием. Его, героя, взяли бы в любое хозяйство — председателем, директором. Уже и предложения стали поступать. Много предложений, заманчивых. И из этого множества он выбрал одно, оказавшееся самым заманчивым,— предложение строить Амуро-Якутскую магистраль. Лучше будет сказать так: не Степанищев выбрал магистраль — магистраль выбрала Степанищева. Однажды и навсегда...
Узнали вы, конечно, и беспокойного Геннадия Кузнецова. Его бой с Кодаром не закончился. Обязательства и график работы похожи на боевые сводки. Снимок относительно свежий, сделан осенью восемьдесят седьмого. И Геннадий на снимке свежий, крепкий, готовый отвечать Кодару ударом на удар. Его тоже невозможно представить где-нибудь вне магистрали, вне ее интересов.
Острый взгляд Кузнецова, задумчивый взгляд Степанищева... Глаза людей, пришедших на магистраль по-разному, а в итоге принявших одинаковое решение — остаться. Чтобы не вспоминать магистраль и тайгу, находясь за тысячи километров от них, а жить вместе с ними. Потому что без Кузнецова, Степанищева — не жить магистрали. Она никак не может обойтись без них...

Байкало-Амурская магистраль. Тринадцать лет спустя. Те же и Владимир Степанищев.

...И еще один взгляд. И еще одно лицо. И еще одно приглашение задуматься. Например, на такую тему. Не кажется ли тебе, дорогой друг, что пока ты где-то там, в морозной Якутии, рубишь бесконечную просеку в непроходимой тайге и для бодрости насвисываешь «Марш энтузиастов» (или что-нибудь более современное), жизнь проносится мимо, проносится над тобой со скоростью реактивного самолета? Сверстники, с которыми ты учился, теперь учатся говорить начальственным баском, а ты, подававший такие надежды, испортивший зрение неумеренным чтением,— где это ты вычитал, что надо все бросить и уехать на край света? Что ты здесь потерял и мучительно ищешь? Ты, который всегда стремился проникнуть в суть вещей,— разве можешь ты быть по-настоящему счастлив в мире этих простых вещей? Просека, тайга, шлем, морозы, грубоватые шутки новых знакомых, неистребимое желание заснуть, когда мокрый возвращаешься после смены...

— Это ты все о Сереге придумал?

— Каком Сереге?

— Ну вот он — в шлеме и очках!..

— Нет, я его не знаю. Увидел только что.

— Во многом ты прав. Серега парень умный, начитанный, умеет поддержать разговор на самую неожиданную тему...

— Кем он тогда работал?

— Звеньевым. Его зовут Сергей Черных. У них там была комплексная бригада. По-моему, на все руки мастера. Сегодня они просеку рубят, а завтра готовы идти на насыпь, укладывать рельсы. Разносторонность у них не только в руках, но и в мозгах. Особенно в мозгах.

— Это по лицу заметно. Задумчивый парень. Я так проникся его какой-то явной озабоченностью, что, видишь, сочинил целый монолог. Не очень веселый. Но давай ничего менять не будем. Грустные размышления, сомнения всегда идут за человеком. И во многом делают его человеком. Ты лучше скажи, как сам чувствуешь человека, как ты открываешь его в незнакомом тебе лице? И вообще — что тебя привлекает?

— Если я скажу, что словами этого не выразить, то ты упрекнешь меня в банальности. А ведь и твой вопрос не блещет оригинальностью. Ответ на него можно дать без запинки: я увидел глаза, в них что-то было, и я попробовал это передать. Я часто вообще прежде всего вижу глаза... Устраивает тебя такой ответ?

— А тебя?

— Меня... Не знаю. Лучше я тебе расскажу что-нибудь. Может, это нас обоих устроит, примирит, так сказать?

— Послушаем...

Амуро-Якутская магистраль — АЯМ. Младший брат БАМа, его продолжение. Для бамовцев, принимающих участие в сооружении АЯМа, эта стройка — как возвращение в молодость.

Мы возвращаемся к тому, с чего начали,— к стремлению одолеть дорогу. Она каждый раз новая, манит неизвестностью.

— Смотри, ты видишь еще одного человека. Вот он, сидит в кабине. Еще одно лицо. Как ты думаешь, что я собираюсь о нем рассказать?

— Думаю, ты назовешь сейчас его имя, расскажешь, где он работает. Потом скажешь, откуда он приехал на БАМ и добавишь немного сведений из его биографии. А то, что он шофер, ясно и так.

— Да, ты прав, он — шофер. И больше я тебе о нем ничего рассказать не могу. Я не знаю этого человека. Я даже не перекинулся с ним и парой слов. Только наблюдал его — и то недолго. Было это где-то в районе Беркакита. Возле нас остановился грузовик. С него что-то сгрузили, и водитель перед тем, как уехать, решил помыть машину.

— Вот был прекрасный повод подойти, предложить свою помощь, познакомиться...

— Скажу прямо, без лицемерия — я об этом не подумал. И потом: он один отлично со всем управился. Причем, должен сказать, он не просто мыл машину — драил. Это нам очень понравилось. Машина сияла как новенькая. А когда после всех этих водных процедур водитель сел в кабину, опустил стекло и привычно взглянул куда-то вдаль, тогда я и увидел. Увидел в стекле отражение тайги, а в его глазах — отражение какой-то тайны, которую я никогда не смогу узнать. Не смогу, потому что больше никогда его не увижу... Через мгновение фыркнул двигатель, и его умытая машина, сверкая на солнце боком, скрылась в тайге.

— Но этого мгновения тебе хватило для того, чтобы прицелиться и щелкнуть. Скажи, чему ты отдаешь предпочтение, когда снимаешь,— режиссуре или любишь делать снимки врасплох?

— Никто из фотографов не ответит тебе на это однозначно. Ведь нажимаешь на кнопку не просто так, а с какой-то целью, хочешь показать не только то, что увидел, но и как. Понимаешь?

— Понимаю. Мне все кажется, что на БАМе эти ваши «что» и «как» очень часто близки, соответствуют друг другу...

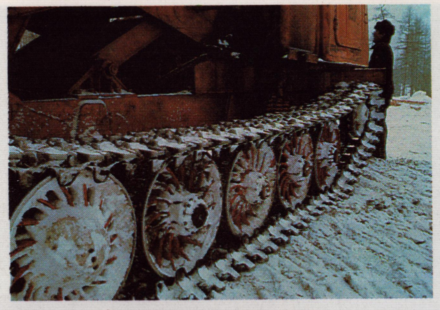
Мы еще долго продолжали разговор. В нем участвовали оба наших фотомастера. Спорили, припоминали, доказывали. Под конец разговор стал слишком специфическим, узким. Мы чуть не забыли: «что» и «как» относятся не только к тайнам профессии фотографа. Они живут внутри каждого из нас, если только мы серьезно относимся к себе и своему делу.

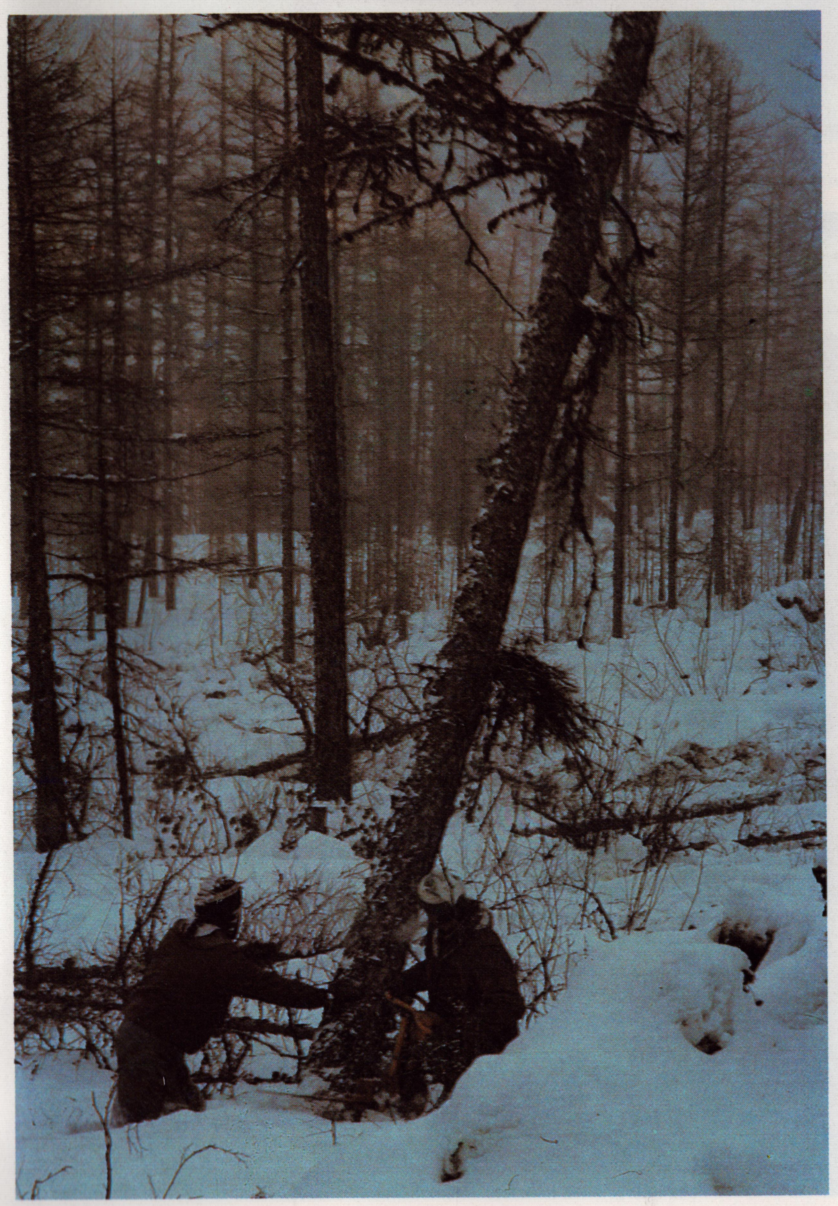
И пока мы рассуждали, далеко на востоке в шести часовых поясах от московский квартиры начался новый день. Ожила тайга — шумом моторов, скрежетом электропил, прощальным треском летящих на землю деревьев. Ожила человеческими заботами. И глядя на фотографии, на мягкий чистый снег, который не успели затоптать, на молодое лицо таежного лесоруба, ловишь себя на том, что думаешь не о Якутии, где сделаны эти снимки, не о Якутии 1987 года, а о Таюре.

Таюре 1974 года, когда туда был заброшен первый отряд и когда снег тоже был мягким и чистым, и первые деревья на месте будущей магистрали падали на этот снег с прощальным треском. Все повторяется. Все это было. И уйдет в воспоминания. А дорога останется. Она должна жить не в воспоминаниях, а наяву. Дорога, взявшая начало в прошлом, живущая в настоящем и уводящая в будущее. Такой она должна быть. Другая нам не нужна.

Путешествие закончилось. БАМ продолжается...

И снова первыми уходят в тайгу те, кто будет пробивать просеку.

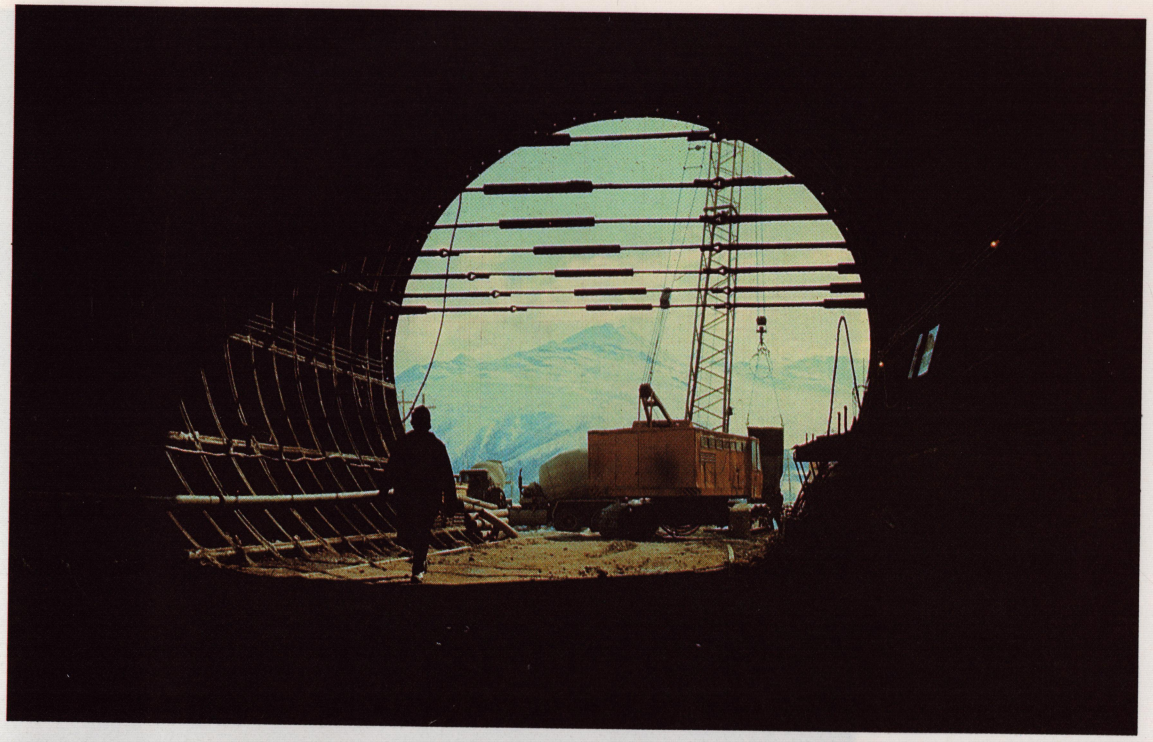




«Магистраль нашего детства...»

Этому признанию еще предстоит прозвучать. Это признание сделают люди, родившиеся на БАМе и выросшие вместе с ним.
Сегодня эти люди — дети, ну пусть — подростки. Детям позволено многое. Даже прогуляться по крыше исторического вездехода. Это их вездеход. Он стоит на их родной земле, по которой они сделали свои первые шаги. Их никогда не будет занимать проблема выбора пути. Он перед ними, этот путь, зовет, убегает за горизонт двумя серебристыми нитями.

Человек, ступивший на магистраль, накрепко усваивает главную истину: не останавливаться. Надо идти дальше, надо шагать вперед. Продолжать дело так, чтобы сам почувствовал: эта дорога — лучшая дорога твоей жизни. И тогда тебя не будет занимать праздный вопрос: зачем построен БАМ? Зачем сотни тысяч людей до тебя преодолевали здесь невероятные трудности, прокладывая трассу? Зачем нужно было тратить гигантские средства и напрягать силы всей страны? Оправдано ли все это?
Задай подобный вопрос космонавту, мореплавателю, задай такой вопрос бамовцу. И ты услышишь в ответ простые слова. Дорога — это сама жизнь. Потому она так нужна. Потому она никогда не кончается. Жизнь в оправдании не нуждается.
Маленьких бамовцев эти вопросы не занимают. Они пока растут. Они живут в городах и поселках, построенных их отцами и братьями. Они живут на магистрали. И все это останется им.
БАМ продолжается...



Издалека их можно принять за рдеющие ягоды — эти две каски, «отдыхающие» после жаркой работы. Вернее сказать — в перерыве. Потому что БАМ продолжается.

«ФотоБАМ» на взгляд бамовца: главное — удалось

Этот альбом — не фотопутешествие по географическим точкам трассы, не проникновение в технологию транспортного строительства, не экскурс в историю, не документальный фоторепортаж. Он, по моему мнению,— попытка постижения фотомастерами смысла и духа событий, связанных со строительством Байкало-Амурской магистрали. И это им во многом удалось.

Авторы, безусловно, сумели увидеть, понять и запечатлеть главное на крупнейшей стройке нашего времени — человека. И хотя существенный мотив альбома — праздник, к которому строители шли долгих 10 лет, праздник укладки последнего железнодорожного звена Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, или, как называют его, «золотого» звена, фотографии дают возможность представить трудовые будни стройки со всеми их светлыми и теневыми нюансами. Здесь, как и в реальной нашей повседневной жизни, небывалый размах строительства уживается с бытовой неустроенностью, героизм — с тяжелым, монотонным трудом десятков тысяч людей, захватывающая дух перспектива — с досадными «мелочами», без которых, к сожалению, не обходится жизнь советского человека.

В альбоме на нескольких фотографиях Александр Бондарь. Крепко сложенный здоровяк, волосы русые, глаза голубоватые и добрые, улыбка не сходит с лица. Бондарь рассказывал о бригаде и о каждом отдельно только хорошее. Говорил ласково, с шуткой, старался никого не обойти, не обидеть ненароком.

Трудные были годы. Но именно тогда в поселке Звездном на базе бригады Бондаря был создан самодеятельный театральный коллектив, заявивший о себе премьерой «Город на заре». Давняя история Комсомольска-на-Амуре живо перекликалась с биографией новых первопроходцев — бамовцев.

...Бригада Героя Социалистического Труда В. И. Лакомова, командира отряда имени XVII съезда ВЛКСМ, бойцом которого был Саша Бондарь, вела укладку пути на территории Иркутской области. Уложив последнее, «серебряное» звено на Иркутском участке БАМа с опережением графика, бригада Лакомова в торжественной обстановке передала эстафету в виде гаечного ключа бригаде Бондаря. И ребята стали достойными преемниками. С честью пройдя весь 500-километровый путь по Бурятскому участку БАМа, они пересекли границу Читинской области и в рекордно короткий срок доставили эстафету к «золотому» звену, где встретились с бригадой Ивана Варшавского, еще одного бамовского героя.

Кадры, запечатлевшие встречу этих бригад,— центральные в альбоме. Через них авторы пытаются пристально всмотреться в то, что там — за этими минутами счастья.

Главное впечатление от альбома, на мой взгляд,— точность воспроизведения жизненных ситуаций. А за этим — глубина проникновения в тему, в жизнь, в характеры людей. Фотожурналисты сумели уловить и передать дух стройки, где все вновь, все в динамике, все в становлении.

Валентин Сущевич,
кандидат исторических наук

КОРЕШКОВ Валерий Константинович

Родился в 1941 году. Несмотря на то, что Валерий моложе своего соавтора Копосова, твердое решение заниматься фотографией пришло к нему в том же 1955 году. Все дело решил случай. Летом после окончания семилетки Валерий Корешков подрабатывал на школьном участке. Если вам не нравится слово «подрабатывал», замените его на «работал». Тем более, что Валерий работал хорошо. Настолько хорошо, что в дополнение к благодарности он неожиданно получил и награду. По настоянию руководителя Валерию вручили фотоаппарат «Любитель». Этот «Любитель» и сделал Валерия профессиональным фоторепортером.
Но произошло это не сразу. Валерию пришлось несколько лет поработать на заводе, параллельно совершенствуясь в искусстве фотографии. Впервые его работа появилась в газете в 1959 году. Сегодня Валерий — член Союза фотохудожников Литвы. Много и часто выставляется, причем не только у нас в стране. Лауреат «Уорлд-пресс-фото», 1978 год, и премии имени В. Мицкявичюса-Капсукаса Союза журналистов Литовской республики. Но главная премия, считает он, это работа с камерой.

КОПОСОВ Геннадий Викторович

Родился в 1938 году. С детства мечтал стать военным моряком. Даже поступил в Рижское нахимовское училище. И, казалось, увлечение фотографией никогда не станет препятствием на пути к заветной мечте. Но фотография, выяснилось, стала не препятствием — призванием. И понял это Геннадий в один действительно прекрасный день, когда сделанный им снимок был опубликован в газете.

Случилось это в 1955 году. Не трудно подсчитать, что Геннадию тогда исполнилось всего 17. А, может, лучше сказать — уже 17? В таком возрасте большинство юношей еще только решает проблему выбора профессии. Для Геннадия Копосова такой проблемы в 17 лет уже не существовало. Вскоре он становится профессиональным фоторепортером, работает в ТАСС. А с 1960 года и по сей день — в «Огоньке».

Геннадий Копосов имеет столько наград, что многие уже и не помнит. Самые памятные — Гран-при «Уорлд-пресс-фото», Гаага, 1961 год, и золотая медаль «Интерпрессфото», Варшава, 1962 год. Памятные потому, что первые.

Постскриптум редактора. Эту фотокнигу мы подготовили к изданию почти три года назад. Но по разным причинам (о которых здесь и сейчас говорить не место и не время) издана она не была. Просмотрев нынче ее материалы, автор текста и редактор пришли к выводу, что они не устарели, что уже тогда, в конце 1987-го, мы в целом достаточно адекватно отразили некоторые проблемы БАМа. И решили ничего в книге не менять.
Конечно, сейчас о многом было бы сказано более жестко — и гласность набирает силу, и все новые события вносят в жизнь нашу перемены далеко не только к лучшему. Вот ведь тезис «старые бамовцы не хотят уезжать» мы обосновывали главным образом их сердечной привязанностью к БАМу, к Сибири. Сейчас необходимо сказать и о другом.
После аварии на Чернобыльской АЭС, которую Постановление Верховного Совета СССР назвало «самой крупной катастрофой современности, общенародным бедствием, затронувшим судьбы миллионов людей, проживающих на огромных территориях», многим из бамовцев вообще сейчас некуда возвращаться. Добавим к этому проблему беженцев из республик Закавказья и Средней Азии, добавим сложный узел межнациональных проблем в Прибалтике, Молдавии, да и в других регионах Союза. Вспомним о незалеченных до сей поры травмах израненной землятрясением Армении. Согласитесь, что в таких условиях богатейшее и благодатнейшее Прибамье тем более должно стать родным домом для миллионов. Во всяком случае — в перспективе. А разве такая перспектива намечается?..
БАМ продолжается. Продолжается, сохраняя в себе и хорошее, что было наработано, и плохое, с чем люди смирились. Смирились так, будто это генетически обусловленная, неизлечимая болезнь. Но если признать болезни нашего общества неизлечимыми, то зачем вообще нам перестройка? К тому же есть и сейчас люди, которые считают наше прошлое «магистрально верным», а перестройку — «экспериментом от лукавого». Вот для них мы было хотели дополнить предысторию БАМа сведениями о БАМЛаге, одном из островов архипелага ГУЛАГ. У автора даже фраза сложилась о том, как зажатое «в ежовой рукавице вечное перо» подписывает приказ о его создании. Но для такого скорбного рассказа нужны точные сведения — цифры, имена, биографии. Общими, даже самыми искренними словами о трагедии и покаянии тут не обойтись...
БАМ — это часть нашей истории. БАМ — это часть наших сегодняшних проблем. Но... «БАМ продолжается». Создатели фотокниги в этом убеждены. И не только потому, что полагают себя оптимистами (пусть, как теперь говорят, осторожными). Главное, мы воочию убедились в социальном оптимизме героев книги. Большинство из них верят в будущее. И не только БАМа. Но при условии: перестать надрывно бороться за светлое завтра, работать не на будущее, а на настоящее. Потому что и для каждого, и для всех нас вместе завтра начинается сегодня.

БАМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

Фотоальбом

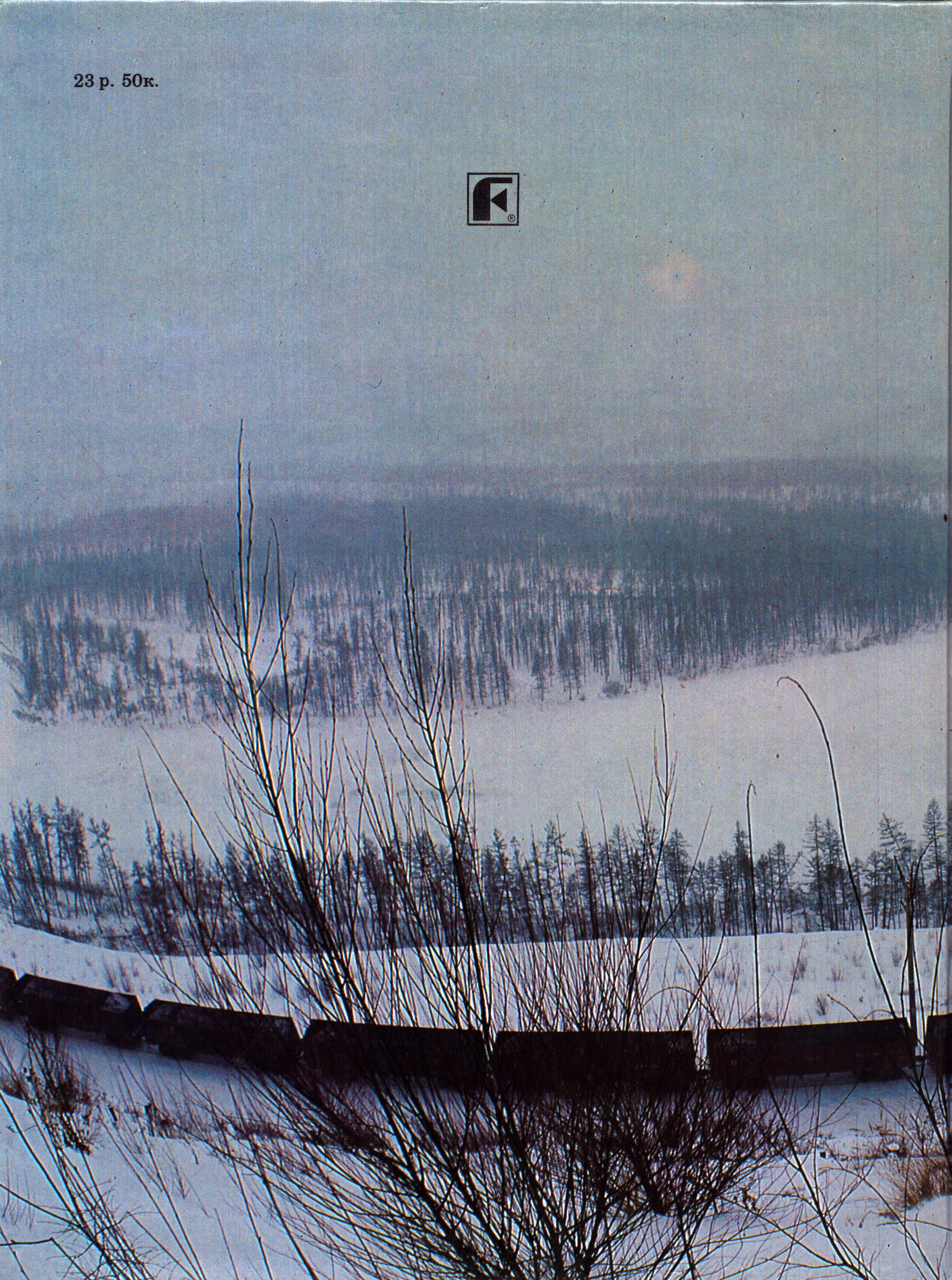
Фото
Геннадия Копосова и Валерия Корешкова
Текст
Станислава Оганяна
Фотолитературная композиция
Андрея Сперанского
Художники
Андрей Сперанский и Анна Чугунова

Редактор Александр Красновский
Художественный редактор Надежда Рудакова
Технический редактор Маргарита Столярова
Корректор Надежда Сарафанова

Сдано в набор 22.02.90. Подписано в печать 7.05.90. I56. Формат 84×108/16. Бумага мелованная. Гарнитура бодони. Печать офсет. Усл.-печ. л. 26,88. Усл. кр.-отт. 108,145. Уч. изд. л. 35,98. Тираж 28 000. Заказ № 3860. Цена 23 р. 50 к.

Издание Литовского фонда культуры. Вильнюс, 232600, Вентулио, 5/32
Иллюстрации фотоальбома отпечатаны с диапозитивов, подготовленных издательством «Планета»
Ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени МПО «Первая Образцовая типография» Государственного комитета СССР по печати.
Москва, 113054, Валовая, 28

Б $\dfrac{4911010000}{027(01)—90}$ ИБ 1363

КУАНДА·84
1974·1984
БАМ

23 р. 50к.